SKRZYDLATA POLSKA

NR 6 (813) ● 5. II. 1967 ● ROK XXIII/XXXVII ● CENA 2 ZŁ

W numerze: JAK DORÓWNAĆ NAJLEPSZYM? ● LOTNICTWO SPORTOWE W GDAŃSKU ● BEZSKRZYDŁOWE TRANSPORTOWCE KOSMICZNE

NOWY POLSKI SAMOLOT SANITARNY

PZL-104 „WILGA-3 S"

Samolot sanitarny „Wilga-3S" w locie. O tej wersji „Wilgi" piszemy obszernie na stronach 4 i 5.

Zdjęcie: A. PRYSŁOPSKI

ODZNAKA TYSIĄCLECIA
DLA AEROKLUBU WARSZAWSKIEGO

W uznaniu zasług włożonych w obchody Tysiąclecia Aeroklub Warszawski otrzymał „Zespołową Odznakę Tysiąclecia Państwa Polskiego", przyznaną przez Ogólnopolski Komitet Frontu Jedności Narodu. Uroczystość wręczenia Odznaki odbyła się w sali recepcyjnej ZG APRL w Warszawie w dniu 20 stycznia 1967 r. Zaszczytne wyróżnienie przyjął z rąk wiceprzewodniczącego Stołecznej Rady Narodowej i zarazem wiceprzewodniczącego Stołecznego Komitetu Jedności Narodu — Witolda Władysława Spychalskiego prezes Aeroklubu Warszawskiego gen. bryg. pil. Roman Paszkowski.

Na uroczystości obecni byli przedstawiciele ZG APRL z prezesem Stefanem Antosiewiczem i sekretarzem generalnym płk. pil. mgr. Arnoldem Juniterem na czele. Aeroklub Warszawski reprezentowała poza prezesem liczna grupa czołowych działaczy i sportowców lotniczych oraz pracowników tego największego w kraju aeroklubu. Wśród nich byli m. in.: kierownik AW Bolesław Sierociński, wiceprezes i jeden z pierwszych członków AW Ludwik Widawski, szef wyszkolenia i jeden z najlepszych pilotów samolotowych Zdzisław Dudzik, znani lotnicy starszego i młodszego pokolenia — prof. Franciszek Janik, Roman Szydłowski, Pelagia Majewska, Maria Puchar, Andrzej Adamkiewicz, Waldemar Kwiatkowski i inni. Obecni byli również przedstawiciele Huty „Warszawa", zakładu, który objął patronat nad Aer. Warszawskim.

Przed wręczeniem odznaki okolicznościowe przemówienia wygłosili: prezes ZG APRL Stefan Antosiewicz i wiceprzewodniczący St.RN oraz wiceprzewodniczący St.KFJN Witold Władysław Spychalski. W imieniu Aeroklubu Warszawskiego za zaszczytne wyróżnienie podziękował prezes gen. bryg. pil. Roman Paszkowski.

Wręczenie odznaki było ukoronowaniem bogatej działalności propagandowej Aeroklubu Warszawskiego włożonej w obchody Tysiąclecia.

Wiceprzewodniczący Stołecznej Rady Narodowej Witold W. Spychalski (z lewej) wręcza dyplom. „Zespołowej Odznaki Tysiąclecia Państwa Polskiego" prezesowi Aeroklubu Warszawskiego gen. bryg. pil. Romanowi Paszkowskiemu.
Foto: St. Jaśko (3)

Odznaka w rękach przedstawicieli Aeroklubu Warszawskiego.

Po uroczystości wręczenia odznaki odbyła się konferencja prasowa, na którą przybyli przedstawiciele radia oraz najpoczytniejszych dzienników i periodyków stolicy. Na konferencji oficjalnie ogłoszono początek obchodów z okazji przypadającego w bieżącym roku 40-lecia Aeroklubu Warszawskiego. Przedstawiciele prasy otrzymali z tej okazji materiały o działalności AW oraz zostali zapoznani z bogatym programem jubileuszowych obchodów. (kh)

W trakcie przyjęcia dyrektor LOT-u — inż. Jan Zwierzyński podziękował przedstawicielom zagranicznych linii lotniczych za współpracę w 1966 roku.

DOROCZNE PRZYJĘCIE

W dniu 19 stycznia odbyło się tradycyjne przyjęcie, wydane przez dyrekcję LOT-u dla reprezentantów zagranicznych towarzystw lotniczych akredytowanych w Warszawie.

Zastępca dyrektora LOTu do spraw eksploatacji — K. Wierzbicki (z lewej) w rozmowie z N. S. Czernyszewem — reprezentantem AEROFŁOT-u.

Na zdjęciu od prawej E. Kucha — przedstawiciel PAN AMERICAN, M. Poliakoff — AIR FRANCE, który w imieniu przedstawicieli zagranicznych linii lotniczych podziękował dyrekcji LOT-u za dotychczasową współpracę, zapewniając jednocześnie, że w dalszym ciągu współpraca ta będzie się rozwijała i że będą utrzymywane ścisłe kontakty z generalnym agentem — Polskimi Liniami Lotniczymi „LOT".
Foto: M. Kobrzyński (3)

LOTNICTWO NA SZKLANYM EKRANIE WE WROCŁAWIU

NA początku listopada ub. r. wrocławska TV zainicjowała, jako pierwsza stacja telewizyjna w Polsce, program z cyklu „Od Ikara do Gagarina". Nareszcie miłośnicy lotnictwa doczekali się comiesięcznego magazynu lotniczego, nadawanego w programie lokalnym wrocławskiej TV o godzinie 20.00. Program przygotowuje i prowadzi red. Andrzej Macko, realizuje red. Barbara Folta, a graficznie (cyki rysunków satyrycznych) stara się dodać smaku niżej podpisany.

Pierwszy odcinek magazynu lotniczego „Od Ikara do Gagarina" nadany został 3.XI.1966 r. Omawiał pierwsze samoloty, ich konstrukcje, pierwsze rekordy lotnicze, sławnych pilotów. Ilustracją opowieści i anegdotek, które snuł red. Macko, były unikalne fotografie pierwszych samolotów świata oraz rysunki satyryczne. Mimo pewnych niedociągnięć program chwycił, wzbudzając duże zainteresowanie nie tylko wśród młodzieży szkolnej, do której jest przede wszystkim adresowany, ale także wśród osób starszych. O pierwszym odcinku tej audycji wyrażali się bardzo pochlebnie także ludzie związani zawodowo z lotnictwem cywilnym i wojskowym.

Bardzo atrakcyjnie wypadł drugi odcinek magazynu „Od Ikara do Gagarina", poświęcony historii samolotu uzbrojonego w broń maszynową. Był on ilustrowany archiwalnym, niezwykle ciekawym filmem dokumentalnym pokazującym pierwsze próby tego rodzaju na świecie oraz przedstawiającym zastosowanie uzbrojonego samolotu w I wojnie światowej. Oprócz filmów telewizyjnych obejrzeli zestaw interesujących fotografii i rysunków oraz śliczny model redukcyjny francuskiego myśliwca typu SPAD S-13 używanego w latach 1917—1918.

Niezwykle ciekawie wypadł również trzeci odcinek wrocławskiego lotniczego magazynu telewizyjnego, poświęcony historii walki powietrznej. Prawdziwą emocję i dreszczyk grozy budził fragment unikalnego filmu pokazującego pierwsze walki powietrzne, płonące samoloty, sterowce, zderzenie w powietrzu. Następny, lutowy program tego magazynu, poświęcony będzie historii samolotu bombowego. Czas poszczególnych audycji wynosi 15 minut.

Inicjatywa wrocławskiej TV jest bardzo cenna. Dawał się bowiem odczuwać brak tego rodzaju magazynu. Tym bardziej, że we Wrocławiu istnieje bardzo chłonne środowisko lotnicze (Aeroklub, Zakłady Sprzętu Lotnictwa Sportowego, Lotnicze Zakłady Naukowe). Zresztą — każdy mi przyzna rację — lotnictwo cieszy się zainteresowaniem nie tylko osób związanych z nim zawodowo.

Duże brawa dla Wrocławia!

Wiesław Fuglewicz

Wystawa najnowszych osiągnięć polskiej nauki i techniki

21 stycznia br. otwarto w Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie wielką wystawę osiągnięć polskiej myśli naukowej i technicznej, zorganizowaną przez Komitet Nauki i Techniki przy współudziale Ministerstwa Oświaty i Szkolnictwa Wyższego, Polskiej Akademii Nauk oraz resortów gospodarczych.

Na wystawie zgromadzono ok. 800 eksponatów obrazujących 3-letni dorobek 35 tysięcy pracowników naukowo-technicznych naszego kraju. W wystawie bierze udział 9 instytutów PAN, 31 katedr i Zakładów Szkół Wyższych, 88 instytutów i laboratoriów przemysłowych.

Na wystawie pokazano najnowsze opracowania z różnych dziedzin, począwszy od automatyki i elektroniki, aż do pokojowego wykorzystania techniki jądrowej.

Z eksponatów interesujących pracowników lotnictwa należy wymienić: liczne aparaty pomiarowe i badawcze, wyspecjalizowaną maszynę cyfrową „Anops" do badań biometrycznych, opracowania z dziedziny chemii, urządzenia plazmowe, a także całkowicie tranzystorową miniaturową radiostację szybowcową RS-3.

Konferencja prasowa w PLL „LOT"

W siedzibie PLL „LOT" na lotnisku Okęcie odbyła się 23 stycznia br. konferencja prasowa z udziałem dziennikarzy stołecznych i terenowych prasy, radia i telewizji. Na konferencji zapoznano dziennikarzy z działalnością Polskich Linii Lotniczych „LOT" w 1966 r. oraz planem zamierzeń na 1967 r. Po konferencji dyrektor naczelny „LOT"-u inż. Jan Zwierzyński podejmował dziennikarzy śniadaniem. Obecni byli członkowie Klubu Publicystów Lotniczych i Sekcji Transportu Klubu Publicystów Ekonomicznych przy Stowarzyszeniu Dziennikarzy Polskich. Obszerniej o działalności „LOT"-u napiszemy w jednym z następnych numerów. (y)

◀ SPOTKANIE Z CZOŁOWYMI SPORTOWCAMI LOTNICZYMI

W siedzibie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL w Warszawie odbyło się 25 stycznia br. tradycyjne już spotkanie kierownictwa APRL z czołowymi sportowcami lotniczymi 1966 r. Do zebranych przybyłych licznie z aeroklubów czołowych pilotów szybowcowych i samolotowych, skoczków spadochronowych i modelarzy wyczynowych przemówił w serdecznych słowach prezes Stefan Antosiewicz. W imieniu kierownictwa APRL podziękował on sportowcom za osiągnięte w ub. r. sukcesy i życzył nowych, jeszcze lepszych osiągnięć w tym roku. Wręczenie upominków i tradycyjna lampka wina zakończyła to niezwykle miłe spotkanie. (y)

Na zdjęciu: Prezes Aeroklubu PRL Stefan Antosiewicz (z lewej) gratuluje sukcesów Edmundowi Mikołajczykowi, mistrzowi Polski w akrobacji samolotowej. Foto: St. Jaśko

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

W OFICERSKIEJ Szkole Lotniczej im. J. Krasickiego w Dęblinie odbyły się 10 stycznia uroczystości z okazji 8 rocznicy zwycięstwa rewolucji ludowej na Kubie, na które przybyli m. in.: ambasador Republiki Kuby w Polsce — dr F. L. Florez Ibarra i Główny Inspektor Lotnictwa — gen. dyw. pil. Jan Raczkowski.

*

W POZNANIU obradowała 11 stycznia br. konferncja sprawozdawczo-wyborcza PZPR w lotnictwie operacyjnym.

*

W STOLICY Polski przebywał w połowie stycznia br. dyrektor handlowy jugosłowiańskich linii lotniczych JAT — Mihajlo Petrović. Przeprowadził on rozmowy z przedstawicielami PLL LOT oraz naszych biur podróży i organizacji turystycznych, w sprawie wzajemnej współpracy w bieżącym roku i przewozu polskich turystów do Jugosławii w sezonie letnim.

*

PRZEBYWAJĄCY obecnie na emigracji w USA, znakomity polski pilot myśliwski minionej wojny Witold Urbanowicz, wydał ostatnio w Instytucie Wydawniczym „Znak" w Krakowie już drugą swoją książkę pt. „Początek jutra" (str. 277, nakład 10 000 + 350, cena egz. 45 zł); pierwsza: „Ogień nad Chinami" ukazała się w 1963 r.). Jest to drugi zbiór wspomnień obejmujący dzieje lotnicze autora w kampanii wrześniowej 1939 r., w Rumunii i we Francji, aż do wyjazdu do W. Brytanii. Urbanowicz pisze szczerze i bezpośrednio, nie pomija drażliwych faktów, a przy tym ma dobre pióro, tak iż książkę czyta się lekko i z zainteresowaniem. Liczne ilustracje archiwalne. Drugi tom wspomnień Urbanowicza jest cennym przyczynkiem do historii naszego lotnictwa w ostatniej wojnie.

*

Z BARDZO dużym opóźnieniem otrzymaliśmy nr 7—8 (lipiec — sierpień z 1966 r.) „Magazynu Racjonalizatora Lotnictwa" (Wydawca: WSK Warszawa - Okęcie — Wydawnictwa Przemysłu Lotniczego), który w całości poświęcony jest 20-leciu Szybowcowego Zak.adu Doświadczalnego. Zeszyt zawiera wiele cennego materiału i ma wartość dokumentalną. Stron 48 + 4 odkładki, cena egz. 4 zł.

*

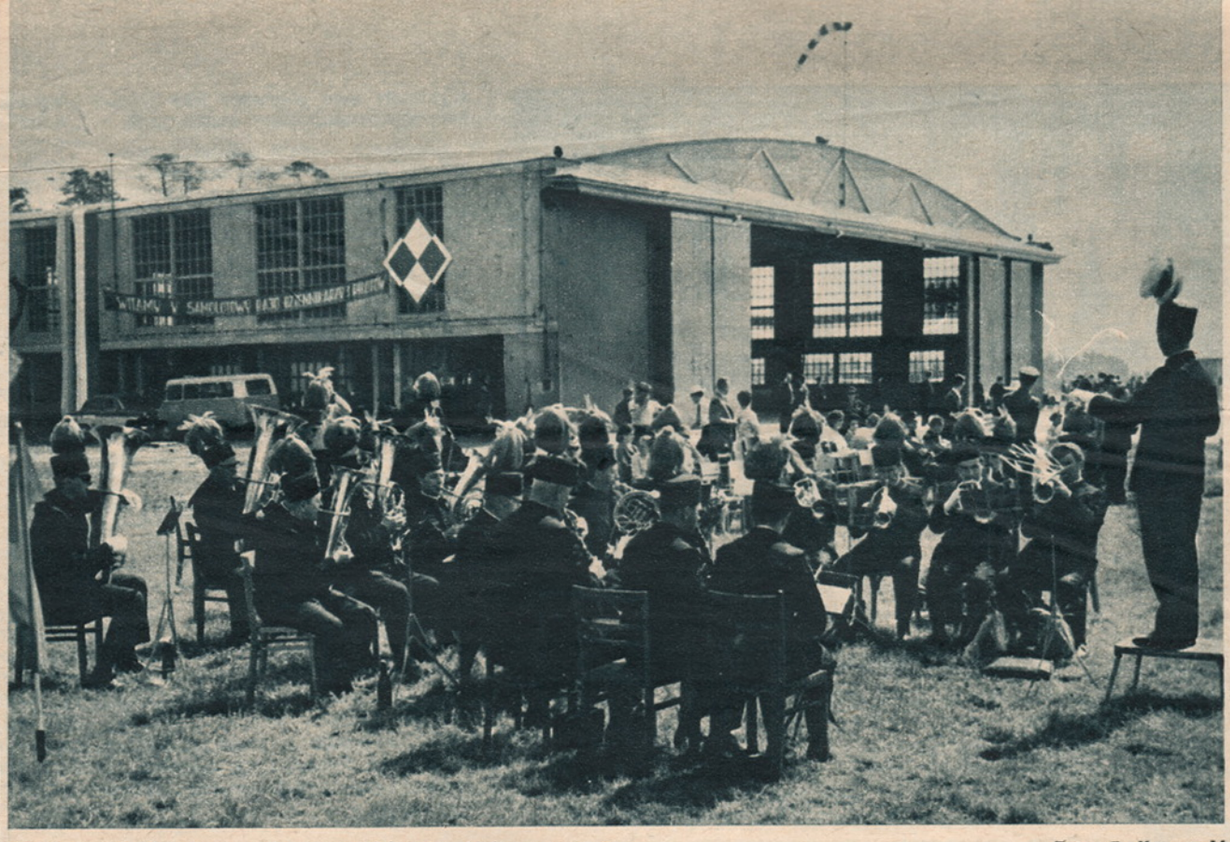
1 000 MIESZKAŃCÓW Elbląga obejrzało w ub. r. za pośrednictwem miejscowego oddziału PTTK i aeroklubu swoje miasto z lotu ptaka. Loty turystyczno-krajoznawcze nad miastem cieszą się tam dużym powodzeniem.

*

KADRA jednostki lotniczej w Krakowie włączyła się do pięknej akcji prowadzonej przez redakcję „Echa Krakowa" i Zarząd Wojewódzki ZMS pod hasłem: „Książeczki mieszkaniowe PKO dla sierot z Domu Dziecka". Kadra dobrowolnie zadeklarowała ze swoich poborów jednorazowy wkład. Uroczystości wręczenia ufundowanej przez lotników książeczki mieszkaniowej odbyła się na początku stycznia br. Otrzymała ją Wanda Ondyć.

*

W TYM sezonie zimowym wyznaczono w Tatrach, Bieszczadach i Sudetach lądowiska dla śmigłowców, by w razie wypadku zagwarantować szybki transport do szpitala. Określono też miejsca zrzutu ze śmigłowców sprzętu potrzebnego do prowadzenia trudnych wypraw ratunkowych.



Orkiestra górnicza koncertuje na lotnisku Aeroklubu w Rybniku. Foto: B. Koszewski

ECHA LOTNIA

Zarząd Główny Aeroklubu PRL stworzył dobrą i miłą tradycję. Z początkiem każdego nowego roku spotyka się z czołowymi sportowcami lotniczymi roku ubiegłego. pilotami szybowcowymi i samolotowymi, skoczkami spadochronowymi i modelarzami wyczynowymi, tymi, którzy osiągnęli największe i najpiękniejsze sukcesy w naszym lotnictwie sportowym. W czasie tych spotkań, nie tak oficjalnych, młodzi ludzie, współtwórcy sportowych sukcesów z różnych aeroklubów i różnych dyscyplin sportu lotniczego, mają jedyną bodaj okazję spotkać się razem, chociaż raz do roku, przyjrzeć się sobie wzajemnie i porozmawiać o wielu różnych sprawach, na które nigdy nie ma przecież czasu w sezonie letnim. Jest to również okazja do wspomnień, do przypomnienia sobie jeszcze raz wszystkich sukcesów minionego roku i ich twórców.

Tak też było i w tym roku, 25 stycznia, kiedy to w sali recepcyjnej Aeroklubu PRL na Krakowskim Przedmieściu w Warszawie spotkaliśmy większość naszej czołówki sportowców, którzy dali o sobie znać swymi wynikami w 1966 r. I my, z tej okazji, wspomnijmy to jeszcze raz — ludzi i ich wyniki sportowe.

Byli szybownicy. Na ich czele zwycięzcy zawodów szybowcowych krajów socjalistycznych w Orle (ZSRR): **Mirosław Królikowski** z Aeroklubu Warszawskiego (1 miejsce w klasie otwartej) i **Franciszek Kępka** (jr) z Aeroklubu Bielsko-Białskiego (1 miejsce w klasie standard). Był autor jedynego w ub. r. międzynarodowego rekordu — przewyższenia (11 680 m) — **Stanisław Józefczak** z Aeroklubu Tatrzańskiego w Nowym Targu. Spotkaliśmy czołowych szybowników Gdańska: **Kazimierza Gorzkiewicza** — szybowcowego mistrza Węgier i **Marka Kochanowskiego** — zwycięzcę Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał R. Bitnera. Z Leszna przyjechała także **Adela Dankowska,** rekordzistka kraju w przelocie po trasie trójkąta 100 km (103,12 km/h). Nie było tylko Edwarda Makuli. odznaczonego w 1966 r. Medalem Lillienthala, który na mistrzostwach USA zajął 5 miejsce, co w klasie standard dało mu 1 miejsce. Ale i tak pamiętamy o jego sukcesach. Mówiło się na spotkaniu i o innych wynikach. Może więc warto tu wspomnieć, że na dzień dzisiejszy (koniec stycznia) polscy szybownicy szczycą się posiadaniem **147 odznak diamentowych.**

Najwięcej było chyba spadochroniarzy. Nie bez przyczyny zresztą. Zrobili w zeszłym roku największą furorę — **ponad 27 tys. skoków.** Rzecz bez precedensu w historii polskiego spadochroniarstwa. Najliczniej reprezentowani byli członkowie

WSPOMNIJMY TO JESZCZE RAZ...

dwóch najbardziej aktywnych sekcji spadochronowych z Wrocławia i Krosna. Z Aeroklubu Wrocławskiego spotkaliśmy znane małżeństwo spadochronowe — **Krystynę i Edwarda Ligockich,** a także **Ryszarda Kusia** i **Wojciecha Soleżyńskiego,** m. in. autorów 11 rekordów Polski. Trzeba przy tej okazji odnotować, że sekcja wrocławska (laureat „Błękitnych Skrzydeł 1966") zajęła 1 miejsce w kraju w całorocznym współzawodnictwie. Skoczkowie Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie ustanowili natomiast 16 rekordów Polski. Kilku z nich spotkaliśmy na Krakowskim Przedmieściu. **Stefan Czerwonka,** legitymujący się największą ilością skoków w kraju (do 2 000 brakuje mu dosłownie trzech skoków), był najlepszym polskim spadochroniarzem na mistrzostwach świata w Lipsku. Obok niego **Jerzy Dudek, Józef Stelmaszyk** i **Edward Kulesza** — rekordziści i czołówka kraju. Miło było nam widzieć sympatyczną **Marię Puchar** z Aeroklubu Warszawskiego, drugą kobietę w Polsce, mającą na swym koncie 1 000 skoków. Nie przyjechała, niestety, Antonina Chmielarczyk, czwarta na mistrzostwach świata w Lipsku. Ale pamiętamy i wspominaliśmy na spotkaniu jej sukces.

Wprawdzie nasz sport samolotowy nie szczyci się sukcesami na miarę szybowników i spadochroniarzy, czy nawet modelarzy, ale przecież i przedstawicieli tej dziedziny spotkaliśmy, witając ich serdecznie, zwłaszcza iż piloci to utalentowani, żeby tylko sprzęt im dopisał. **Stanisław Kasperek,** wiecznie młody i w czołówce, **Władysław Gawlik** i jego nawigator — współautor sukcesów śląskiego pilota — **Stanisław Bryzgalski, Edmund Mikołajczyk** — aktualny mistrz Polski w akrobacji i prowadzący najlepszego zespołu akrobacyjnego oraz dobrze zapowiadający się piloci akrobacyjni — **Franciszek Kawala** i **Januszewski.** Wszystkich ich bardzo cenimy, miłe wspominamy i życzymy jak największych sukcesów.

Byli modelarze, których sukcesy ubiegłoroczne pozostawały czasem w cieniu dużego lotnictwa. **Jerzy Kosiński** z Aeroklubu Warszawskiego, były wicemistrz świata w klasie modeli z napędem gumowym i zwycięzca w tej klasie na międzynarodowych zawodach modeli wodnopłatów w Jugosławii w 1966 r., najlepszy nasz modelarz wyczynowy w ub. r. **Jerzy Witkowski** z Torunia (laureat „Błękitnych Skrzydeł 1966"), zwycięzca jednej z konkurencji na międzynarodowych zawodach modeli rakiet w CSRS. **Antoni Sulisz** i **Jan Rosiński, Jerzy Zwoliński, Sylwester Kujawa** i **Stanisław Kaźmierowski** pomnożyli ubiegłoroczny dorobek naszego modelarstwa.

Na spotkaniu w APRL nie było oczywiście wszystkich, którym pragnęlibyśmy podziękować za sukcesy i ofiarną działalność w lotnictwie sportowym w 1966 r. Dziękujemy im więc serdecznie z tego miejsca. I życzymy zarazem dalszej aktywności sportowej i dalszych sukcesów dla chwały naszego lotnictwa.

Ikarus

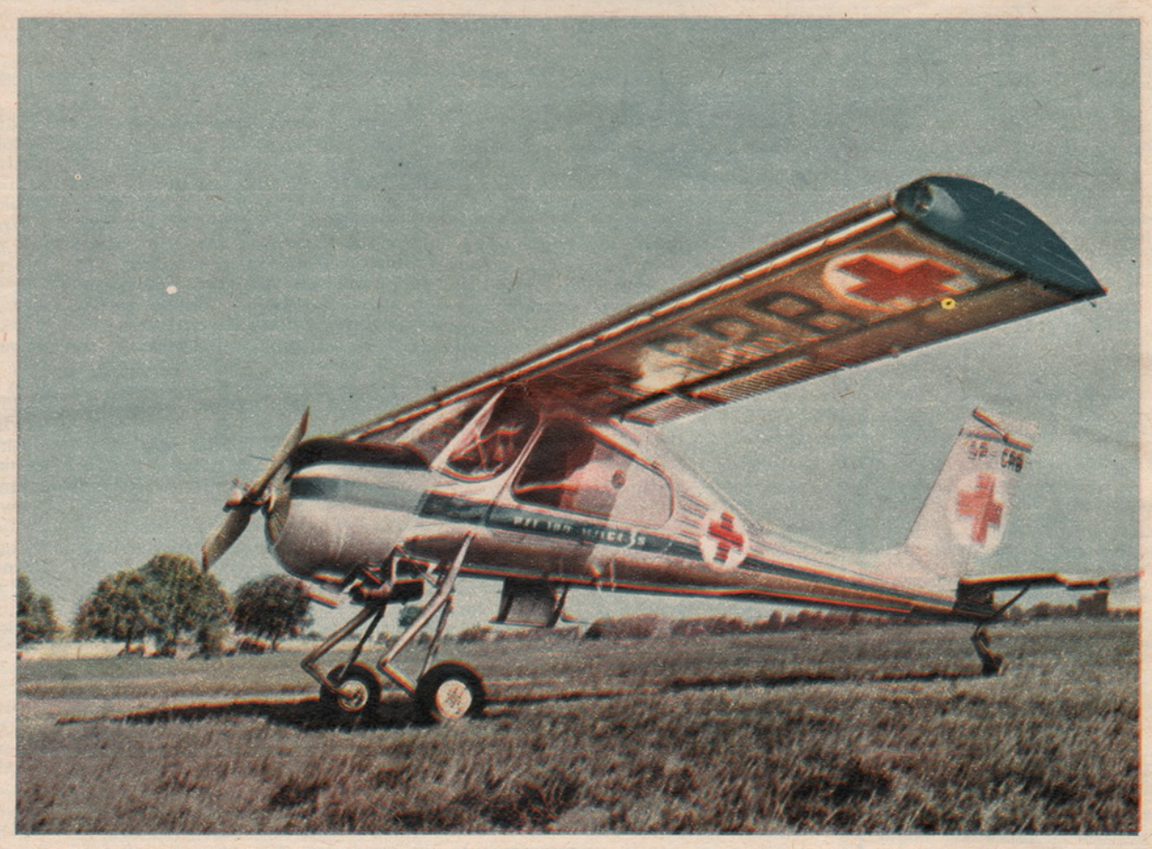
«WILGA» SANITARNA

Mgr inż. ANDRZEJ GLASS

SAMOLOT wielozadaniowy PZL-104 „Wilga" przeszedł w ciągu ostatnich lat poważny odcinek swej drogi rozwojowej w postaci zmian mających na celu ulepszenie samolotu i dostosowanie do potrzeb różnych użytkowników. Jednym z kierunków rozwoju było zastosowanie różnych zespołów napędowych — w zależności od wymagań rynków zagranicznych oraz zwiększenie mocy silnika — dla uzyskania jeszcze lepszych osiągów. I tak w 1964 r. otrzymała „Wilga" silnik Continental O-470-13A o mocy 225 KM, w 1965 r. silnik AI-14R o mocy 260 KM, w 1966 r. — Continental O-470 o mocy 230 KM, a nie jest wykluczone zastosowanie w niej innych typów silników. Drugim kierunkiem rozwoju „Wilgi" były ulepszenia konstrukcyjne mające na celu dalszą poprawę własności eksploatacyjnych. Trzecim kierunkiem rozwoju „Wilgi" jest wzrost liczby jej wersji. Pierwszy prototyp powstał w 1963 r. w wersji dyspozycyjnej (pasażersko-łącznikowej). W 1964 r. została oblatana wersja dwusterowa. W 1965 r. wypróbowana została „Wilga" w wersji rolniczej z urządzeniami do opylania i opryskiwania, a także w wersji aeroklubowej — dostosowana do skoków spadochronowych i holowania szybowców. W 1966 r. została oblatana wersja „De Luxe" o starannym wykończeniu wnętrza i z owiewkami na goleniach podwozia. Również w 1966 r. wykonała swe pierwsze loty „Wilga" z wyposażeniem sanitarnym.

Sanitarna wersja „Wilgi" została po raz pierwszy pokazana na Międzynarodowych Targach Poznańskich w 1966 r. Może ona służyć do przewozu (oprócz pilota i lekarza) — dwóch chorych na noszach lub jednego chorego siedzącego i jednego na noszach. Samolot przeznaczony jest do transportu z małych miejscowości do miast wojewódzkich, posiadających specjalistyczne szpitale i kliniki. Korzystanie z niewielkich lądowisk możliwe jest dzięki małej prędkości lądowania oraz dzięki krótkiemu rozbiegowi i dobiegowi. Ponieważ loty sanitarne odbywają się bez względu na pogodę — samolot otrzymał wyposażenie do lotów bez widoczności ziemi (tj. wg zasad IFR), w skład którego wchodzi m. in. radiokompas, żyrobusola i radiostacja o dużym zasięgu.

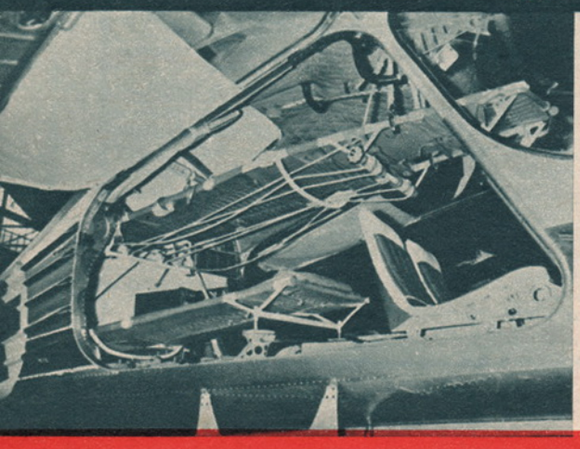
Wersja sanitarna „Wilgi" powstała w wyniku zainteresowania samolotem wykazanym przez nasze lotnictwo sanitarne. Po zapoznaniu się ze zdaniem lotników sanitarnych na temat najlepszego wyposażenia sanitarnego dla samolotu — w połowie 1965 r. zostało zaprojektowane wyposażenie sanitarne „Wilgi". Na przełomie 1965/66 roku zostało ono zabudowane w „Wildze-2A", na której przeszło pierwsze próby użytkowe. Ze względu na decyzję stosowania w kraju „Wilgi" z silnikiem gwiazdowym AI-14R, a nie z silnikiem WN-6RB — dalsze próby prowadzono na „Wildze-3". 30 kwietnia 1966 r. pierwsza sanitarna „Wilga-3S" o znakach rejestracyjnych SP-CRK została oblatana. W czerwcu ub. r. ten sam egzemplarz sanitarnej „Wilgi" został wystawiony na XXXV Międzynarodowych Targach Poznańskich. Jeden z następnych egzemplarzy „Wilgi-3S" oglądamy na zdjęciach ilustrujących niniejszy artykuł. W lecie ub. r. sanitarna „Wilga" przeszła próby fabryczne i państwowe, a na jesieni otrzymała certyfikat Inspektoratu Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych, dopuszczający samolot do użytkowania. Nasze lotnictwo sanitarne użytkuje kilka typów samolotów jednosilnikowych. Są to: latające już przeszło 12 lat CSS-13S, kilka „Brigadyrów" oraz pewna liczba PZL-101 „Gawron". Obecnie zapotrzebowanie na sprzęt tej kategorii będą zaspokajać sanitarne „Wilgi-3S".

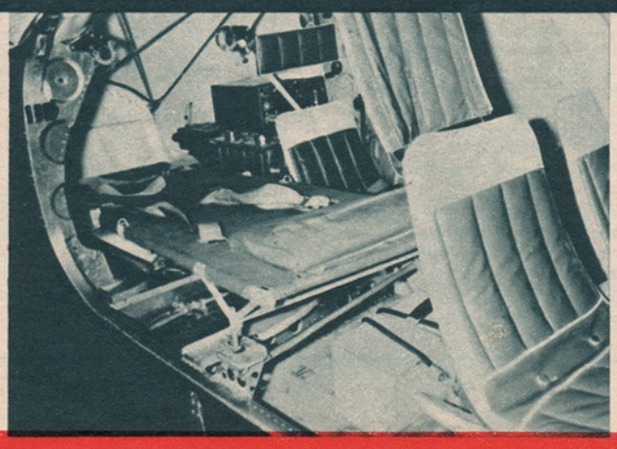


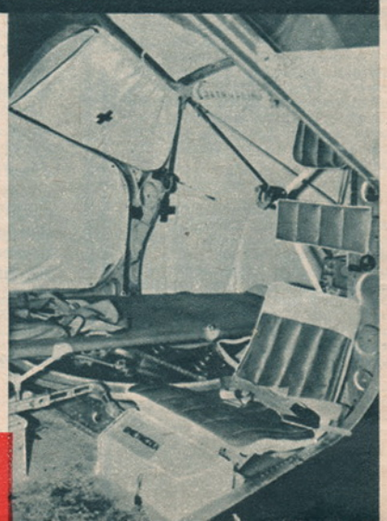
Samolot sanitarny „Wilga-3S".

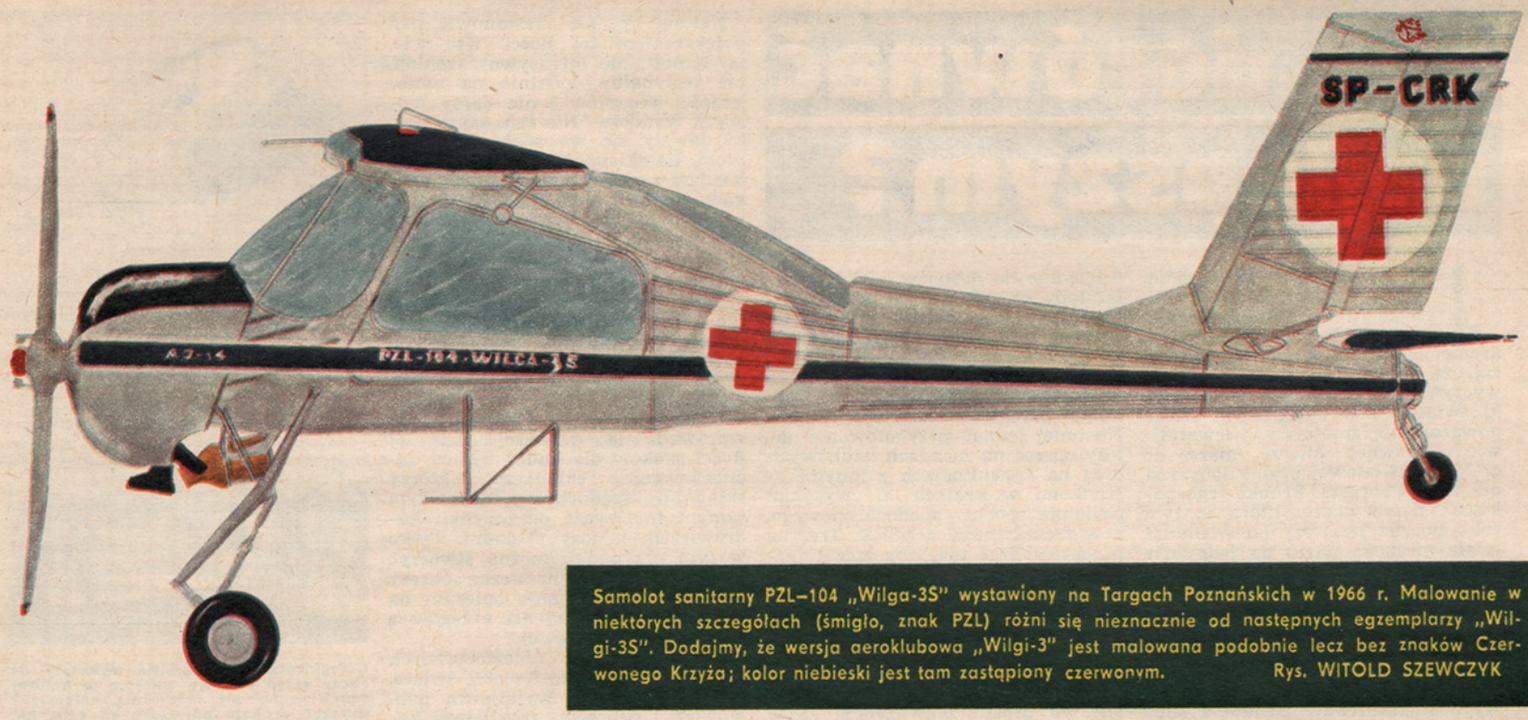
Zdjęcia: A. PRYSŁOPSKI — WPL

Z lewej: Dwoje noszy w kabinie (wówczas z przedniego prawego fotela nie korzysta się). Widoczne sznury mechanizmu podciągania górnych noszy. W środku: Przedni fotel chorego i nosze. Za fotelem lekarza radiostacja i radiokompas. Z prawej: Miejsce lekarza.









Samolot sanitarny PZL–104 „Wilga-3S" wystawiony na Targach Poznańskich w 1966 r. Malowanie w niektórych szczegółach (śmigło, znak PZL) różni się nieznacznie od następnych egzemplarzy „Wilgi-3S". Dodajmy, że wersja aeroklubowa „Wilgi-3" jest malowana podobnie lecz bez znaków Czerwonego Krzyża; kolor niebieski jest tam zastąpiony czerwonym. Rys. WITOLD SZEWCZYK

PZL-104 „WILGA-3S"

Wyposażenie sanitarne „Wilgi" składa się z dwóch par noszy, apteczki, walizki lekarskiej, aparatury tlenowej, kroplówki i śmietniczki. Nosze umieszczone są piętrowo, jedne nad drugimi. Lekarz zajmuje miejsce za pilotem. Wkładanie noszy odbywa się następująco: po otwarciu prawych drzwi koniec noszy ustawia się na szynach znajdujących się w kabinie, a następnie wsuwa się w głąb kadłuba równocześnie obracając, by zajęły pozycję równoległą do osi kadłuba. Nosze są spawane z rurek stalowych. Są one składane dla ułatwienia przewożenia. Nosze obciągnięte są brezentem i posiadają po dwie pary pasów do mocowania chorego.

Za prawym przednim fotelem (pod przodem dolnych noszy) umieszczona jest walizka lekarska, a za nią aparatura tlenowa. Przenośna walizka z trzema szufladkami przeznaczona jest na podręczne narzędzia chirurgiczne i inne środki potrzebne lekarzowi. Lekarz ma do niej dostęp w locie. Jest ona zamocowana za pomocą sznura gumowego, dzięki czemu łatwo ją wyjmować. Aparatura tlenowa składa się z butli z tlenem (o ciśnieniu 150 atn), regulatora wydatku, wskaźnika rytmu oddychania, elastycznego węża i maski tlenowej.

W górze nad prawymi drzwiami znajduje się zdejmowana obszerna torba-apteczka na lekarstwa, opatrunki itp. Niezależnie od tego każdy samolot (również w innych wersjach niż sanitarna) wyposażony jest w małą apteczkę z opatrunkami osobistymi dla załogi — umieszczoną na prawej ścianie kabiny, z tyłu za drzwiami.

Pod kolanami lekarza umieszczona jest duża śmietniczka z odsuwanym wieczkiem — przeznaczona na zużyte opatrunki. Nad prawym przednim fotelem zamocowana jest kroplówka.

Dla łatwiejszego dostępu do wnętrza kabiny od strony, z której znajdują się nosze, tzn. prawej, prawy stopień samolotu jest szeroki jak w wersji aeroklubowej „Wilgi" (do skoków spadochronowych). Szerokość stopnia jest tak duża, że można łatwo stać na nim bez trzymania.

Tył kabiny wyłożony jest estetyczną białą tapicerką. Szyby górne (tzn. tylne) i tylna połowa szyb drzwiowych zasłonięta jest białymi firankami, by promienie słoneczne lub ich odblask od chmur nie raził chorych w oczy.

Kabina samolotu jest wentylowana i ogrzewana. Ogrzewanie zostało uzyskane w następujący sposób. Rury wydechowe przechodzą przez użeberkowaną puszkę, która się od rur rozgrzewa i przekazuje ciepło powietrzu omywającemu żeberka. Powietrze to jest doprowadzane do kabiny. Oczywiście jego dopływ jest regulowany. Do wentylacji służą duże wywietrzniki w dolnych rogach bocznych szyb wiatrochronu — mające postać odsuwanych segmentów koła oraz małe wywietrzniki półkoliste znajdujące się pośrodku szyb drzwiowych.

Wyposażenie do lotów bez widoczności ziemi obejmuje w „Wildze-3S" sztuczny horyzont AGK-47B z zakrętomierzem i chyłomierzem, żyrobusolę GPK-48, radiokompas ARK-9 współpracujący z radiostacją i radiostację UKF typu R-860. Tabliczka sterowania radiostacją znajduje się na prawej stronie pulpitu poniżej tablicy przyrządów pokładowych. Mieczowa antena radiostacji znajduje się na dachu kabiny. Wskaźnik radiokompasu umieszczony jest wśród przyrządów pokładowych. Tabliczka sterowania radiokompasu zajmuje prawą stronę tablicy przyrządów. Antena ramowa umieszczona jest pod kadłubem. Odbiornik radiokompasu, blok nadawczo-odbiorczy radiostacji oraz przetwornica znajdują się za fotelem lekarza.

Konstrukcja „Wilgi-3S" zgodna jest z opisem i planem „Wilgi-3" zamieszczonym w „SP" nr 34—35 z 1966 r.

Malowanie. „Wilga-3S" malowana jest podobnie jak poprzednie „Wilgi", lecz w barwach białej i jasnobłękitnej. Wzdłuż kadłuba biegnie pas błękitny z białym obrzeżem. Na pasie tym, na drzwiach, umieszczony jest napis „PZL-104 WILGA-3S", a na osłonie silnika „AI-14R". Końcówki skrzydeł i usterzenia poziomego również są błękitne, z białym obrzeżem oddzielającym błękit od srebrnego koloru duralu. Na usterzeniu pionowym umieszczony jest jeden pasek błękitny z białym obrzeżem oraz znak PZL i znaki rejestracyjne w kolorze czarnym. Góra osłony silnika jest czarna. Śmigło od tyłu — czarne, od przodu srebrne. Końcówki śmigła żółte, oddzielone czerwonym paskiem. Znaki Czerwonego Krzyża na górze i dole skrzydeł — przy końcach oraz po obu stronach usterzenia pionowego i kadłuba (za kabiną). Znaki rejestracyjne na prawym skrzydle od góry, na lewym od dołu — czarne, zajmujące całą powierzchnię od kadłuba do znaku Czerwonego Krzyża.

Dane techniczne. Ciężar własny „Wilgi-3S" z kompletnym wyposażeniem sanitarnym i nawigacyjnym — 830 kG. Ponieważ maksymalny ciężar „Wilgi" w locie może być 1 230 kG, ciężar użyteczny samolotu wynosi 400 kG. Pozostałe dane techniczne „Wilgi-3S" pokrywają się z danymi „Wilgi-3".

„Wilga-3S" z pełnym wyposażeniem i ładunkiem: dwoje chorych na noszach, sanitaruszka i pilot. Zdjęcie z XXXV MTP.

Jak dorównać najlepszym?

JESTEŚMY już po sezonie, który wprawdzie nie przyniósł naszym reprezentantom większych sukcesów na arenie międzynarodowej, ale wykazał, że dystans jaki dzieli polski wyczyn spadochronowy od czołówki światowej w najbliższym czasie poważnie się zmniejszy. Niewątpliwie w głównej mierze marsz do czołówki światowej uzależniony jest od jakości sprzętu. Próbkę tego pokazała nasza kadra, która w tym roku po raz pierwszy od wielu lat miała możność startu na jednym z najlepszych obecnie typów spadochronów w Europie — PTCH-6. Wartość uzyskanych wyników znacznie wzrosła, wystarczy tu dla przykładu przytoczyć wyniki celności lądowania uzyskane przez naszych skoczków na Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Lipsku, gdzie na piętnaście skoków liczonych do punktacji — 10 wykonano w granicy do 1 metra, 3 do 2 metrów i tylko 2 powyżej 2 metrów. (mężczyźni).

Tegoroczne mistrzostwa wykazały, że chcąc uzyskać czołowe miejsce w kokurencji celności lądowania, należałoby uzyskać średnią odległość od celu w trzech liczonych skokach nie przekraczającą 10 cm. (Górny — ZSRR — 3 miejsce — odległość średnia trzech skoków — 10,6 cm, pierwszy z Polaków 28 miejsce — 72 cm).

Jest rzeczą oczywistą, że sam spadochron nie zaniesie skoczka do celu, często idealne wprost podejścia do koła, a nawet do krzyża nie kończą się lądowaniem w centrum. Tu już decyduje wyczucie spadochronu przez skoczka i jego rutyna. Skoczek i spadochron muszą tworzyć jedną całość. Reakcja na każde odchylenie i podmuch musi być natychmiastowa, lecz delikatna. To zdobywa się wraz z liczbą wykonanych skoków. Z artykułów prasowych i wypowiedzi działaczy wyczuć można rozczarowanie wynikami uzyskanymi na mistrzostwach świata, a nawet na zawodach w Bułgarii przez skoczków polskich.

Cóż, zajęte miejsca nie są rewelacyjne, ale czy to wyłącznie wina samych zawodników? Powróćmy do okresu przygotowawczego — do obozu kadry w Krośnie. Zgrupowanie rozpoczęło się w maju, pod koniec miesiąca. Fakt, że pogoda w tym okresie była fatalna, ale też na czas stawiło się zaledwie kilku skoczków. Termin zjawienia się kadrowiczów na zgrupowanie rozciągnął się do około 2 tygodni. Pomijam tu skoczków, którzy ze względu na sesję egzaminacyjną w szkołach lub uczelniach mają szczególne trudności z terminowym stawieniem się na obóz, ale jest część kadrowiczów, którzy pracują w zakładach pracy, a nawet w aeroklubach, a mimo to uzyskanie zwolnienia z pracy stanowi dla nich poważny problem.

Nie bez racji są tu pracodawcy, którym trudno pogodzić się z prawie trzymiesięczną nieobecnością pracownika w zakładzie pracy. Być może, że przygotowanie zawodnika do poważnej imprezy w warunkach przejścia na nowy typ spadochronu wymagało tasiemcowego okresu zgrupowania, ale wydaje mi się, że teraz, kiedy sprzęt wysokiej klasy wejdzie na stałe do aeroklubów względnie do dyspozycji kadry, należałoby zmienić system przeprowadzania przygotowania do imprez. Trening należałoby przeprowadzać w bezwzględnie krótszym okresie, bądź z przerwami w czasie trwania obozu, ciężar podstawowy zaś treningu przenieść do aeroklubów. Niemniej jednak przygotowanie należy oprzeć na zasadach naukowych oraz na konsultacjach z innymi ośrodkami w krajach o wysokim poziomie sportu spadochronowego, a w szczególności z ZSRR. Trening przeprowadzać tak, aby szczyt formy zawodnicy osiągnęli na okres trwania zawodów. Może celowe byłoby uzyskanie informacji o systemie treningu polskich lekkoatletów przed ważnymi imprezami?

Dlaczego wspominam o wprowadzeniu jakiejś nowej formy treningu? Po prostu zauważyłem, że w czasie trwania mistrzostw świata forma naszych zawodników dość znacznie się obniżyła, szczególnie mocno ucierpiała tu akrobacja, a przy umiejętniejszym prowadzeniu treningu na pewno można byłoby to wyeliminować. To prawda, że trening lekkoatlety nie da się porównać z treningiem spadochroniarza, który w ciągu dnia może wykonać tylko 4 skoki. O ile ilość czterech skoków na akrobację wykonaną w ciągu dnia może być uważana za wystarczającą, to absolutnie nie można tego powiedzieć o skokach celnościowych.

Należałoby się zastanowić nad zwiększeniem tej ilości. Kto wie, czy krótki, ale intensywny trening, nie wpłynąłby dodatnio na umiejętności skoczków i nie dałby lepszych wyników. Nie tyle same skoki dawały się we znaki kadrowiczom, ile składanie spadochronu po każdym z czterech wykonanych skoków. Prażące słońce wyciskało pot i osłabiało skoczków. Przydzieleni składacze w liczbie dwóch nie spełnili zadania pomocy przy składaniu, tym bardziej, że często byli zajęci swoimi spadochronami. Przydzielenie kadrowiczom na przykład dwóch, lub czterech spadochronów również nie rozwiąże sprawy z uwagi na zróżnicowanie poszczególnych egzemplarzy.

Uzasadnionym wyjściem do wprowadzenia większej dziennej ilości skoków dla kadry byłoby zaangażowanie składaczy, którzy składaliby spadochrony, dając tym samym możliwość odpoczynku kadrowiczom między skokami. Tylko w tym przypadku można stworzyć krótkie, lecz dynamiczne okresy treningu. Zdanie moje opieram na większości wypowiedzi kolegów z kadry spadochronowej.

Powracając do ubiegłorocznych przygotowań do mistrzostw świata, podkreślić należy wyjątkową nerwowość i depresję psychiczną kadry, spowodowaną zawieszeniem i ciągnącą się sprawą wymiany i przeróbki niedopracowanego konstrukcyjnie spadochronu. Depresję tę pogłębiało jakieś niezorganizowanie i niedomówienia APRL z wytwórnią spadochronów, przez co na okres trzech tygodni kadra powróciła do skoków na ST-5zm, „tłukąc" przez ten czas tylko akrobację.

Powrót do PTCH-6 na trzy dni przed wyjazdem do Lipska pozwolił tylko na zapoznanie się z poprawionym spadochronem. Kilkanaście skoków na pożegnanie Krosna i łączna ilość 50—80 wykonana na PTCH-6 przez poszczególnych reprezentantów nie mogła w tej sytuacji napawać optymizmem, podczas gdy ekipy innych krajów wykonały po 200—300 skoków przygotowawczych. W dużo lepszej sytuacji pozostawali skoczkowie przygotowujący się do zawodów w Bułgarii, którzy już bez przeszkód ze strony sprzętu przeprowadzali trening przez okres następnego miesiąca. Rezultat znacznie lepszy: 7 miejsce Kusia i trzecie drużynowe kobiet.

Ubiegłoroczne mistrzostwa wykazały, że chcąc zająć czołowe miejsce w konkurencji na celność lądowania, należałoby uzyskać średnią odległość od celu nie przekraczającą 10 centymetrów w trzech liczonych skokach.

W ogóle gdy chodzi o kobiety, osiągnięcia ich zarówno w Bułgarii jak i w Lipsku były dobre, ale jest to raczej wynikiem mniejszej konkurencji. Przy lepszej pracy trenerskiej nad kobiecą reprezentacją o wiele szybciej może się stać ona potencjalnym kandydatem do ścisłej czołówki świata. Ważnym jeszcze problemem jest większe zaangażowanie kadry do różnych zawodów nawet o mniejszym ciężarze gatunkowym po to, aby przyzwyczaić ją do warunków zawodniczych, aby sama atmosfera zawodów nie powodowała obniżenia możliwości uzyskania dobrych wyników, które są zawsze gorsze niż uzyskane podczas treningu. Szczególnie pożyteczny byłby kontakt ze skoczkami ZSRR lub CSRS.

Na pewno sami nie będziemy mogli skutecznie wyprowadzić obecnie naszego wyczynu z impasu bez kontaktów i współpracy z naszymi sąsiadami, bez zapoznania się z formami ich treningu. Tylko jedna granica nas dzieli, a taka różnica pozostaje między naszymi osiągnięciami w sporcie spadochronowym. Należy bezwzględnie z takiej okazji skorzystać.

Dużo zmieniło się w naszym spadochroniarstwie na lepsze, ale mimo to opieka w czasie kiedy chcemy dojść do czołówki światowej jest jeszcze za mała. Do następnych mistrzostw świata jest jeszcze dużo czasu, ale chcąc w nich odegrać jakąś rolę, trzeba już rozpocząć przygotowania i korzystać z wszelkich możliwości dla poprawienia ogólnej pozycji polskiego spadochroniarstwa w świecie. Na pewno wtedy powracających z poważnych imprez spadochroniarzy będziemy witali z o wiele weselszymi minami, bez ukrywanego rozczarowania.

WOJCIECH SOLEŻYŃSKI

Ważnym zagadnieniem stojącym przed Spadochronową Kadrą Narodową winno być jej coraz szersze zaangażowanie się w różnego rodzaju zawodach, nawet o mniejszym znaczeniu sportowym. Częsty udział w różnego rodzaju zawodach oraz sama ich atmosfera ma ogromne znaczenie dla podniesienia walorów zawodniczych sportowca spadochronowego. **Foto TM**

LOTNICTWO SPORTOWE W GDAŃSKU

Prof. ZYGMUNT FRANASZCZUK
Członek ZG APRL
Prezes Aeroklubu Gdańskiego

Prof. Zygmunt Franaszczuk

OMAWIAJĄC działalność aeroklubu i jego osiągnięcia nie można chyba patrzeć na tę działalność przez pryzmat jednego roku. Trzeba sięgnąć do lat sąsiednich, porównać wyniki, pokazać pewne zjawiska w rozwoju, ukazać ich dynamikę. Dlatego też omawiając działalność Aeroklubu Gdańskiego, postaram się ukazać tło tej działalności i jej tendencje rozwojowe.

Istnieją dwie okoliczności, które wyróżniają Aeroklub Gdański spośród innych aeroklubów regionalnych. Jest on jedynym w Polsce aeroklubem morskim i pracował z przerwami. Rok 1966 zamyka dziesięciolecie działalności, wznowionej po kilkuletniej przerwie.

Nieciągłość w pracy naszego aeroklubu spowodowała w konsekwencji brak kilku roczników w szeregach jego członków. Sekcja samolotowa startowała mając ponad trzydziestu pilotów bez ważnych licencji, spadochronowa praktycznie biorąc nie istniała. W najlepszej stosunkowo sytuacji znajdowała się sekcja szybowcowa, mająca najmniejsze luki stanu osobowego.

Pierwsze dwa lata działalności to odnawianie licencji, zdobywanie uprawnień oraz intensywne szkolenie teoretyczne i praktyczne młodzieży we wszystkich specjalnościach.

Uporczywa praca aktywu społecznego i pracowników etatowych dają coraz lepsze wyniki, których miernikiem są między innymi lokaty uzyskiwane we współzawodnictwie międzyklubowym. Aeroklub stale plasujący się w pierwszej dziesiątce z roku na rok poprawia swoją lokatę, aby w r. 1964 uzyskać drugie miejsce, a w 1965 pierwsze.

Mniej więcej od 1960 r. zaczynają się stabilizować warunki pracy aeroklubu. Personel, w większości odziedziczony po LPŻ, podlega intensywnym przemianom i otrzymuje zastrzyki młodej krwi.

Działalność Aeroklubu Gdańskiego w okresie ostatnich dziesięciu lat charakteryzuje stałe, systematyczne wykonywanie zadań planowych, a obok tego ciągłe szukanie nowych form pracy nad kształtowaniem młodzieży, współpracy z sąsiednimi aeroklubami, władzami partyjnymi i wojewódzkimi oraz organizacjami o pokrewnym profilu działania, jak również przedsiębiorstwami i instytucjami. Aż się prosi, aby wysiłki zmierzające do wypracowania tych nowych form nazwać gdańskimi inicjatywami.

Jakie to były inicjatywy na przestrzeni dziesięciolecia? Wymienię niektóre.

Ledwo jako tako okrzepła sekcja samolotowa, a już powstała myśl wznowienia tradycyjnej imprezy „Zlot do Morza". W 1935 r. odbył się pierwszy „Zlot", a w 1965 r. jubileuszowy dziesiąty. W 1965 r. wprowadziliśmy nową formę dla tej imprezy. Zaprosiliśmy do współpracy Aeroklub Pomorski oraz ZBoWiD. Lot po nakazanej trasie został tak pomyślany, aby załogi rzuciły meldunki z szarfami w miejscach upamiętnionych walką polskiego żołnierza albo męczeństwem ludności polskiej. W Szpęgawsku, na cmentarzu kościerzyńskim, w lesie pod Kartuzami, na Westerplatte złożono wieńce z szarfami od wszystkich aeroklubów biorących udział w Zlocie.

Sekcja spadochronowa bardzo szybko zdobyła licznych młodych entuzjastów, z których wyrastali późniejsi mistrzowie sportu i rekordziści. Powstała myśl organizowania oryginalnych zawodów, które byłyby związane z Gdańskiem jako siedzibą naszego aeroklubu i rejonem nadmorskim. W ten sposób narodziły się Zawody Spadochronowe o Puchar Zatoki Gdańskiej.

W III Zawodach w 1966 r. wzięła udział para młodych spadochroniarzy z Aeroklubu im. Czkałowa w Budapeszcie, z którym Aeroklub Gdański od kilku lat utrzymuje ożywione kontakty. Po raz pierwszy udział wzięła również ekipa WPD, której członek zwyciężył w klasyfikacji indywidualnej.

Skoki na wodę dają dużo emocji i satysfakcji zawodnikom popisującym się w pięknej letniej scenerii sopockiego mola, jak również są źródłem wzruszeń i zachwytów licznie zgromadzonej publiczności z całej Polski.

Spadochroniarze nasi kilka razy w roku w miesiącach letnich organizują skoki do morza, współpracując z Kąpieliskiem Morskim Sopot.

Z imprez modelarskich zrosły się na stałe z Aeroklubem Gdańskim zawody hydromodeli w Rewie. Dzięki zabiegom aeroklubu zawody te, do ubiegłego roku rozgrywane jako Mistrzostwa Polski, zyskały możnych i życzliwych protektorów — Przedsiębiorstwo Połowów Dalekomorskich i Usług Rybackich „Dalmor" oraz Puckie Zakłady Mechaniczne.

W dziedzinie pracy z młodzieżą najpopularniejszą imprezą, która narodziła się w Gdańsku, są doroczne zawody latawcowe. W 1959 roku Aeroklub Gdański, „Wieczór Wybrzeża", komenda Chorągwi ZHP przy współpracy z LPŻ zorganizowały pierwsze jesienne zawody latawcowe, które zgromadziły na lotnisku we Wrzeszczu ponad stu zawodników. Impreza zyskała uznanie i przyjęła się w całej Polsce.

Z inicjatywy aeroklubu założony został pierwszy w Polsce Oddział Klubu Publicystów Lotniczych przy Oddziale Morskim Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich. Również w Gdańsku powstało pierwsze Koło Terenowe Klubu Seniorów Lotnictwa.

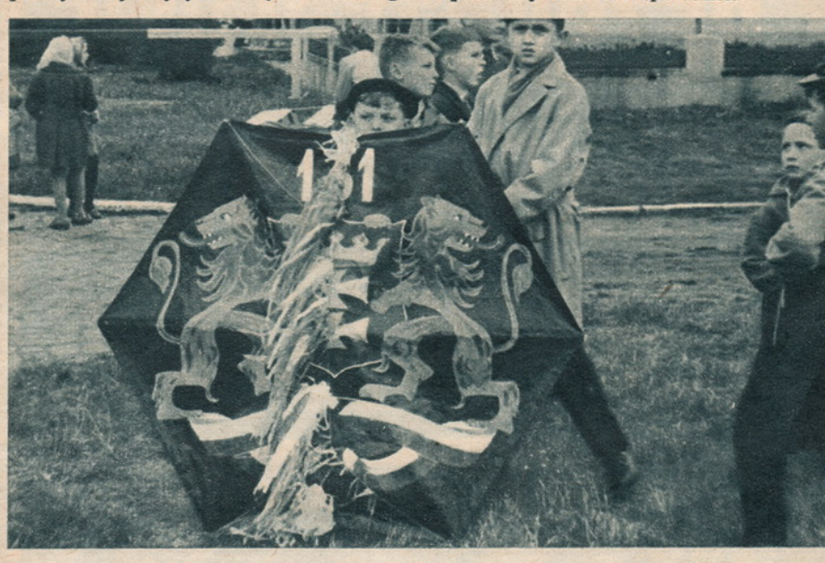
Na pracę propagandową w aeroklubach można spojrzeć z dwojakiego stanowiska. Rozpatrując propagandę, jako zastosowanie różnych, głównie wizualnych środków oddziaływania na społeczeństwo, a szczególnie na młodzież, stwierdzić można, że Aeroklub Gdański ma na tym polu duże osiągniecia. Co roku bierzemy udział w kilkudziesięciu imprezach, organizowanych przez władze terenowe, organizacje młodzieżowe, sportowe itp. Udział ten wyraża się w formach skromnych, polegających na zrzucaniu proporczyków, meldunków, kwiatów, piłek na boiska, poprzez zrzuty spadochroniarzy w czasie uroczystych obchodów, spartakiad, sztafet, aż do poważniejszych akcji „drzwi otwartych" i wystaw sprzętu lotniczego. Ciekawą formą propagandową są hasła ciągnięte za samolotem, z której korzysta wiele instytucji i organizacji na Wybrzeżu. Od kilku lat trwa współpraca z ZMS. Ciekawym jej przejawem stały się spotkania w klubie młodzieżowym „Rudy Kot", propagujące różne dziedziny lotnictwa. Najbardziej owocną współpracą z ZMS może pochwalić się sekcja szybowcowa.

Ta część działalności propagandowej jest bardzo bogata, na pewno owocna i nie musimy się jej wstydzić.

Istnieje jednak inny, bardziej oficjalny miernik działalności propagandowej. Jest nim liczba czynnych Kół Lotniczych oraz liczba zrzeszonej w nich młodzieży. I tu trzeba jasno powiedzieć, że mimo poważnych osiągnięć w latach poprzednich obecnie na tym odcinku przeżywamy kryzys. Nie jest celem niniejszej wypowiedzi analizowanie przyczyn tego stanu. Trzeba jednak sygnalizować o tym zjawisku, które jak mi wiadomo występuje nie tylko na naszym terenie. I należy zjawisku temu przeciwdziałać, poświęcając problematyce Kół Lotniczych więcej niż dotychczas uwagi.

Na zakończenie chciałbym wspomnieć o najmłodszym dziecku Aeroklubu Gdańskiego — Oddziale Lotniczego Zespołu Usług Gospodarczych. Oficjalnie rozpoczął on działalność z dniem 1 stycznia 1966 r., ale faktycznie już w 1965 r., przeprowadzono kilka udanych akcji na rzecz przemysłu i instytucji Wybrzeża, oczywiście we współpracy z centralą LZUG w Warszawie. Krótko wypada wspomnieć, że w kilka zaledwie dni po kreowaniu Oddziału, w pierwszych dniach stycznia br. na żuławskie łąki spadły pierwsze grudki nawozów rozsiewanych przez gdańskie „Gawrony". Powstała nie znana dotychczas taktyka opylania roślin, pozwalająca na uzyskanie minimalnych czasów przeznaczonych na doloty do opylanych działek.

Po działalności LZUG wiele sobie obiecują władze miejscowe, które mocno ją popierają, jak zresztą całą działalność aeroklubu, nastawioną na uzyskanie możliwie wysokiego stopnia użyteczności społecznej.



Wyżej: Z zawodów latawcowych w Gdańsku. Niżej: Otwarcie sezonu lotniczego w Aeroklubie Gdańskim (przy aktywnej obecności najmłodszych entuzjastów lotnictwa).
Foto: H. Zwirko

BEZSKRZYDŁOWE TRANSPORTOWCE KOSMICZNE

Mgr inż. JANUSZ PERLIŃSKI

W artykule „Latające wanny" zamieszczonym w „SP" nr 2 i 3 z br. stwierdzono, że aktualnie najbardziej technicznie dojrzałym projektem „samonośnego kadłuba" jest pojazd tego typu nie wyposażony w integralny zespół napędowy. Ponadto zasygnalizowano, jako jedno z zastosowań przewidzianych dla „samonośnych kadłubów" — wykorzystanie do celów transportowych. Otóż już dziś planuje się i projektuje tego typu transportery kosmiczne, tak bez integralnego, jak i własnym, integralnym napędem. W tym ostatnim przypadku start odbywałby się podobnie jak w przypadku pionowzlotów (tyle, że z napędem rakietowym) startujących w pozycji pionowej kadłuba, natomiast lądowania następowałoby w sposób klasyczny.

Poniżej zamieszczamy przegląd najnowszych projektów z tej dziedziny.

Przed tym jednak powróćmy na chwilę do wyjaśnienia pewnego bardzo ważnego zagadnienia technicznego i technologicznego. Otóż obecnie stosuje się 4 zasadnicze metody chłodzenia i ochrony przed przegrzaniem lub wręcz spaleniem konstrukcji statku kosmicznego lub pocisku balistycznego powracającego do atmosfery. Tak więc efekty chłodzenia zasadniczej konstrukcji statku uzyskuje się wykorzystując:

1. **Wypromieniowywanie ciepła,** realizowane przez pokrycie powierzchni zewnętrznych pojazdu lub pocisku warstwą tworzywa odbijającego promieniowania cieplne; jest to metoda najprostsza ale nie zawsze dostatecznie skuteczna.

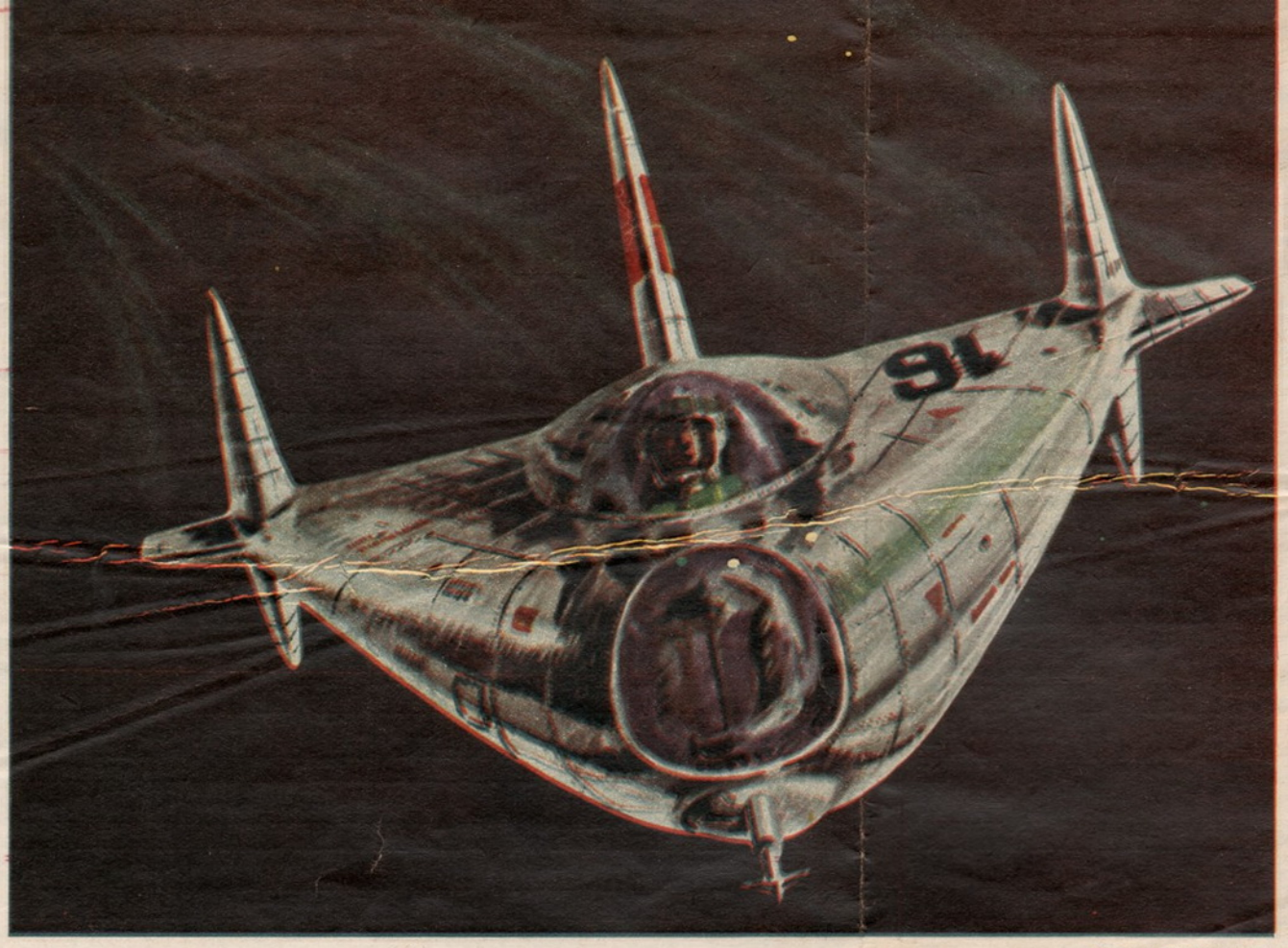
2. **Chłodzenie transpiracyjne,** polegające na wydmuchiwaniu chłodzącego gazu przez porowate pokrycie (z drobnymi kanalikami); metoda wymagająca zabierania odpowiedniego zapasu gazu.

3. **Pochłanianie ciepła,** realizowane przez pokrycie blachą miedzianą lub zgoła grubą warstwą miedzi szybko odprowadzającą ciepło od najbardziej nagrzanych miejsc, a następnie przez usunięcie ciepła z parującym ciałem stałym; niezbędny jest w tym przypadku odpowiedni układ realizujący „usuwanie" ciepła.

4. **Ablację,** czyli proces, w którym pokrycie topi się, a następnie odparowuje pochłaniając w trakcie tego znaczne ilości ciepła; następuje tu co prawda zużywanie pokrycia pojazdu w trakcie pojedyńczego eksperymentu, ale za to metoda ta jest stosunkowo prosta i co ważne — skuteczna. W procesie ablacji powierzchnia topiąc się i odparowując pozostaje nadal gładka, w odróżnieniu od niechętnie stosowanej metody spalania się powierzchni jako ochrony przed nadmiernym nagrzewaniem się zasadniczej konstrukcji pojazdu, kiedy to kształt jego zmienia się w czasie palenia, ze wszelkimi dalszymi konsekwencjami takiego stanu rzeczy, wynikającymi ze zmiany aerodynamiczno-geometrycznych parametrów pojazdu.

Nie sposób tu wymienić wszystkich wad i zalet poszczególnych metod. Można tu jedynie podać, że ich sprawność zależy m. in. od czasu, w którym muszą one zapewnić ochronę konstrukcji pojazdu przed nadmiernym nagrzaniem. I tak np. ablacja, jako metoda chłodzenia, jest skuteczna dla krótkich czasów wejścia w atmosferę z jednoczesnym wyhamowywaniem prędkości, dla czasów nie przekraczających 500—1 000 s.

W przypadku pojazdu doświadczalnego typu „samonośny kadłub" SV-5D przewidziano właśnie użycie ablacyjnej metody chłodzenia. Dlatego też warto jeszcze poświęcić chwilę uwagi tej metodzie chłodzenia. Otóż podczas procesu stapiania się i odparowywania zewnętrznego pokrycia pojazdu przy zastosowaniu metody ablacyjnej powoduje się odprowadzenie dużych ilości ciepła. Dla przykładu — masy plastyczne, zastosowane jako materiał na zewnętrzne pokrycia, są w stanie pochłonąć 115 000 do 573 000 kalorii na 1 kG użytej masy plastycznej, podczas gdy np. miedź zastosowana jako pochłaniacz ciepła zdolna jest odprowadzić ciepło jedynie w ilości około 17 200 cal/kG. Te cyfry wskazują jak wielki jest potencjał możliwości odprowadzania ciepła w przypadku zastosowania ablacji zamiast metody pochłaniania ciepła. Należy jednak dodać, że aby materiał ablacyjny spełniał swoje zadanie, powinien być m. in. odporny na udar cieplny i wytrzymały na naprężenia dynamiczne i statyczne. Ponadto dla uzyskania najbardziej efektywnych skutków materiał powinien mieć niską przewodność cieplną, wysoką temperaturę topnienia, duże ciepło właściwe i duże ciepło topnienia, a także parowania. Najważniejszym wymaganiem jest niska przewodność cieplna, gdyż w przeciwnym przypadku gradient temperatury między powierzchnią osłony zewnętrznej i wewnętrzną częścią konstrukcji nie będzie dostatecznie duży, ażeby utrzymać odpowiednio niską temperaturę wewnątrz pojazdu. Jako materiały oblacyjne duże nadzieje rokują różnego rodzaju zbrojone masy plastyczne oraz porowata ceramika nasycona żywicami organicznymi (ceramika na podstawie cyrkonu). A teraz powracamy do transportowców kosmicznych.



Rys. „AERO-SPORT"

Tak więc np. na ostatnim Paryskim Salonie Lotniczym i Astronautycznym wytwórnia amerykańska przedstawiła model odzyskiwanego transportera kosmicznego „Astrorocket". Wyglądem przypomina on duży samolot odrzutowy tyle, że dosłownie ze szczątkowymi skrzydłami typu delta. Mógłby on być wynoszony na wysokość 65 km za pomocą jednostopniowej rakiety nośnej. Po automatycznym oddzieleniu się od rakiety nośnej na tej wysokości transporter mógłby kontynuować lot po wyznaczonym torze. Sprowadzenie pojazdu „Astrorocket" na Ziemię odbywałoby się przy wykorzystaniu silników odrzutowych, w jakie pojazd zostałby wyposażony.

Z bardziej oryginalnych koncepcji warto przytoczyć angielski projekt zakładów BAC o nazwie MUSTARD, będącej skrótem od: Multi-unit Space Transport and Recovery Device (wieloczłonowy transporter kosmiczny i środek powrotu do atmosfery). Wg tego projektu transporter kosmiczny składałby się z trzech bliźniaczych pojazdów typu „samonośnego kadłuba", wyposażonych w integralne zespoły napędowe. Nie wdając się w szczegóły można w sposób następujący krótko scharakteryzować przebieg realizacji zadania przez tego rodzaju zespół pojazdów, z których tylko jeden stanowi właściwy transporter kosmiczny, natomiast dwa pozostałe pełnią rolę rakiet nośnych, a także stanowią cysterny paliwa niezbędnego do wykonywania przez transporter dalszego lotu w Kosmosie, po rozdzieleniu się zespołu. Podczas startu pracowałyby silniki wszystkich trzech pojazdów składowych. Po zakończeniu fazy startu, w trakcie krótkiego odcinka lotu odbywającego się na zasadzie bezwładności, na wysokości 56 km i przy prędkości rzędu 7 300 km/h następowałoby przepompowanie paliwa z pojazdów stanowiących rakiety nośne do pojazdu będącego właściwym transporterem kosmicznym. Następnie pojazdy rozdzieliłyby się, przy czym obydwa pojazdy (rakiety nośne) powróciłyby, każdy indywidualnie, do bazy, wykorzystując do tego celu własny napęd odrzutowy. Lądowanie ich odbywałoby się w sposób klasyczny. Właściwy transporter kosmiczny natomiast mógłby po oddzieleniu się od pojazdów (rakiet nośnych) ponownie uruchomić własny zespół napędowy i kontynuować lot celem osiągnięcia z ładunkiem użytecznym o ciężarze 3 000 kG właściwej orbity, tzw. orbity parkowania. Orbita taka mogłaby się znajdować np. na wysokości 550 km nad Ziemią. Po zakończeniu swego zadania transporter kosmiczny w odległości ok. 20 000 km od przewidzianego punktu lądowania przerwałby swój lot orbitalny i rozpoczął zniżanie wchodząc w gęste warstwy atmosfery, kiedy to funkcje sterowania pojazdem przejęłyby stery aerodynamiczne. Lądowanie, tak w przypadku pojazdów kosmicznych, jak i samego transportera kosmicznego następowałoby na płozach, w sposób klasyczny, z prędkością przyziemienia rzędu 190 km/h.

Dla zorientowania się w bilansie ciężarowym pojazdów z projektu MUSTARD niech posłuży zamieszczone niżej zestawienie ciężarów składowych, w którym pierwsza kolumna liczb odpowiada transporterowi kosmicznemu, natomiast druga każdej z dwóch rakiet nośnych.

I. Ciężar własny

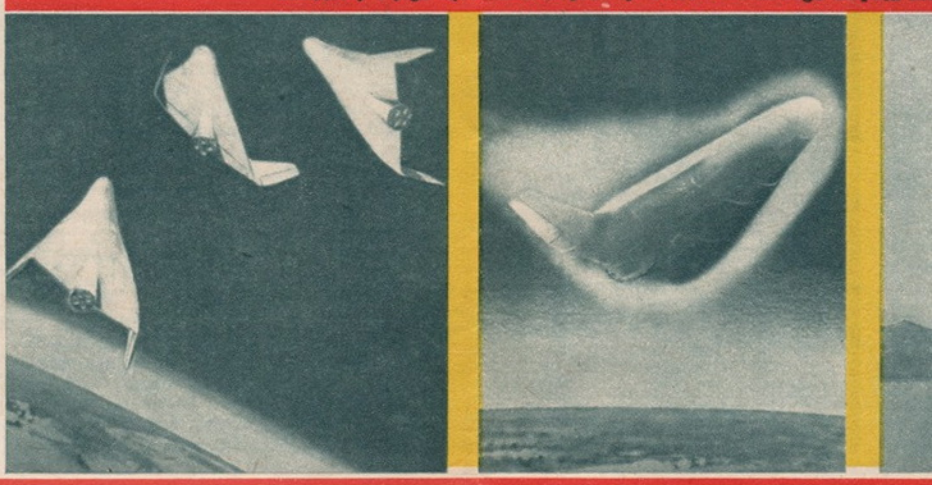
a w tym:
- konstrukcja pojazdu (pokrycie, wręgi, zy itp.)
- kabina i komora bagażowa
- silniki rakietowe wraz z zawieszeniem
- zbiorniki paliwa wraz z zawieszeniem
- silniki powrotu (stosowane w fazie pow micznego)
- osprzęt oraz załoga pojazdu

II. Ciężar rozporządzalny

a w tym:
- paliwo do silników powrotu
- ładunek użyteczny wynoszony w Kosm
- paliwo do silników rakietowych (start

Całkowity ciężar startowy (I + II)

Poniżej: Kolejne fazy lotu transportowca MUSTARD; od lewej — rozłączenie się zespołu, po atmosfery i jego lądowanie. Z prawej: Start 3-członowego zespołu MU



Tak więc łączny ciężar startowy trójczłonowego zespołu (transporter kosmiczny + 2 rakiety nośne) wg projektu MUSTARD wynosiłby 424 T. Jak widać z zamieszczonego zestawienia, przy tak znacznym ciężarze startowym zespołu, na orbicie znalazłby się tylko jeden jego człon — transporter kosmiczny, mogący wynieść na orbitę odległą od Ziemi o 550 km ładunek użyteczny o masie 3 ton co stanowi zaledwie o 0,7% startowego ciężaru zespołu. Ciężar paliwa wyniósłby w omawianym przypadku aż 84,6%.

A oto kilka innych charakterystycznych szczegółów dotyczących projektu MUSTARD. Wszystkie trzy „samonośne kadłuby", każdy o długości całkowitej 28,13 m posiadałby załogę ludzką.

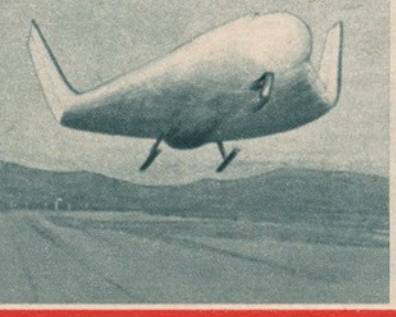
Doskonałość aerodynamiczna każdego z pojazdów wynosiłaby: — podczas wchodzenia do atmosfery ziemskiej przy kącie natarcia rzędu 40°, z prędkościami wysokonaddźwiękowymi — K = 1; — podczas lotu podróżnego w atmosferze (przed lądowaniem) z prędkościami poddźwiękowymi — K = 6.

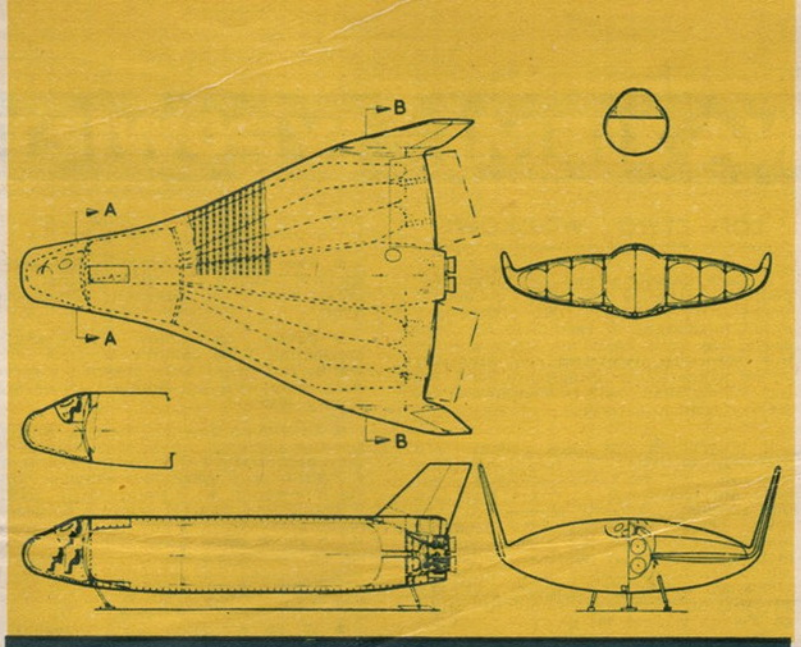
Zdaniem niektórych rzeczoznawców, projekt MUSTARD miałby umożliwić Europie Zachodniej faktyczne rozpoczęcie eksploracji przestrzeni kosmicznej, a więc wyjście z „cienia" jedynych zresztą potęg kosmicznych, jakimi są ZSRR i USA. Nie przesądzając kwestii czy nawet projekty tego typu zdołają zapewnić Anglii (czy też przy szerszej współpracy — Europie Zachodniej) rzeczywiste uczestniczenie w podboju Kosmosu, warto tu przy okazji przytoczyć poniższe szacunkowe dane, zamieszczone w angielskim czasopiśmie „Flight". Otóż ocenia się, że zarówno ZSRR, jak i USA do marca 1966 r. wyniosły na orbity pojazdy o łącznej masie rzędu 450 ton, w czym każde z tych państw partycypowało mniej więcej po połowie, i że do końca 1967 liczba ta może być podwojona.

Podsumowując przegląd prototypów i projektów „samonośnych kadłubów" można stwierdzić, że zastosowanie tego typu pojazdów pozwoli na radykalne zmniejszenie kosztów wypraw w Kosmos, a to m. in. dzięki możliwości wielokrotnego użycia pojazdu i łatwości jego odzyskiwania. W tym stanie rzeczy będzie mogła wzrosnąć liczba pozaziemskich ekspedycji bezzałogowych i załogowych, a co za tym idzie będzie mógł także wzrosnąć wskaźnik określający łączny ciężar pojazdów wysyłanych w Kosmos.

	21 580 kG	20 100 kG
podłużnice, pło-		
	7 810 kG	7 810 kG
	540 kG	180 kG
	3 220 kG	3 220 kG
	4 250 kG	4 400 kG
rotu z lotu kos-		
	860 kG	860 kG
	4 900 kG	3 630 kG
	120 420 kG	120 900 kG
	2 670 kG	2 700 kG
nos	3 000 kg	—
owych)	114 750 kG	118 200 kG
	142 000 kG	141 000 kG

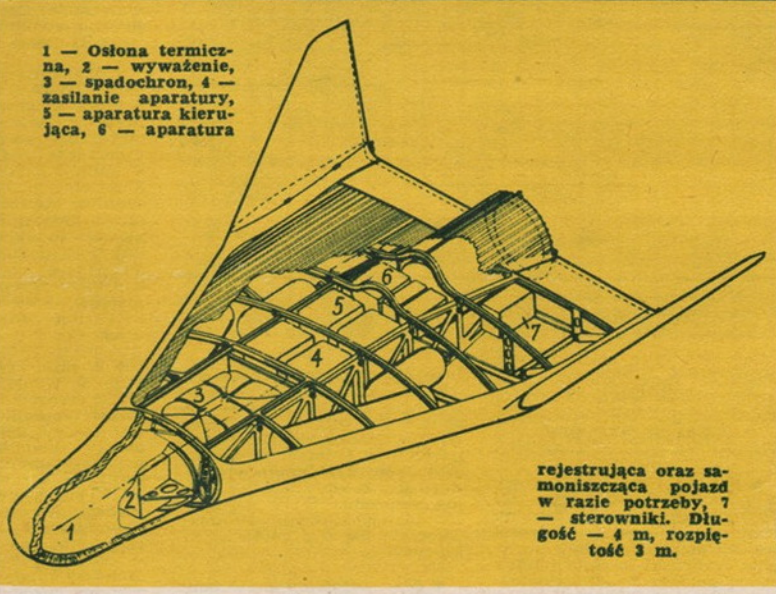
owrót transportowca właściwego do USTARD.





PROJEKT TRANSPORTOWCA KOSMICZNEGO

Wyżej: Pojazd MUSTARD. Konstrukcja z tytanu i stali nierdzewnej. Pokazana została wersja z komorą ładunkową i kabiną pasażerską. Pozostałą część pojazdu zajmują zbiorniki paliwa ciekłego. Niżej: Przewidywany do realizacji pojazd badawczy — model bez napędu poprzedzający budowę transportowca MUSTARD.



1 — Osłona termiczna, 2 — wyważenie, 3 — spadochron, 4 — zasilanie aparatury, 5 — aparatura kierująca, 6 — aparatura rejestrująca oraz samoniszcząca pojazd w razie potrzeby, 7 — sterowniki. Długość — 4 m, rozpiętość 3 m.

NA ZIEMI ⊕ W POWIETRZU ◁ W KOSMOSIE ✲

LOTNICTWO WOJSKOWE

● **Zachodnioniemiecka** „Luftwaffe" podjęła 3 stycznia br. loty ćwiczebne wszystkich eskadr „Starfighterów". Przed miesiącem, w rezultacie nie kończącej się serii katastrof tych samolotów, inspektor lotnictwa gen. Steinhoff wydał zakaz lotów „Starfighterów". We wszystkich samolotach przebudowano system wyrzucania foteli.

● **W grudniu** 1966 roku, podczas lotu próbnego w Istres, prototyp samolotu Dassault „Mirage F-2-01" osiągnął prędkość Ma równa 2,5. Pierwsze loty próbne samolot rozpoczął w czerwcu 1966 roku, osiągając początkowo prędkość Ma=1,2, później Ma=1,5 z silnikiem angielskim Pratt and Whitney. Prędkość Ma=2 osiągnięta została po zmianie angielskiego silnika na francuski SNECMA TF-306. Długość dobiegu samolotu „Mirage F-2-01" wynosi 480 m.

● **Zakłady** „Sud Aviation" sprzedały 17 śmigłowców „Alouette II" dla potrzeb armii belgijskiej. Ogółem zakłady sprzedały 1 432 śmigłowce typów „Alouette II" i „Alouette III" dla 52 krajów.

● **Rząd** Jordanii poczynił starania w sprawie zakupu 36 odrzutowców F-104 „Starfighter" w Stanach Zjednoczonych.

● **Partię** samolotów myśliwskich McDonnell F-4D zakupił w USA rząd Iranu. Jest to pierwszy przypadek sprzedaży przez USA samolotów F-4D na Środkowy Wschód.

● **Lotnictwo amerykańskie** w Europie straciło pierwszy myśliwiec bombardujący najnowszego typu F-4D „Phantom". 9 stycznia w 36 eskadrze myśliwców USA stacjonowanej w Bitburgu-Eifel (NRF), w czasie lotu zwartej grupy z niewiadomych przyczyn odrzutowiec runął, rozbijając się w lesie. Dwaj piloci uratowali się na spadochronach.

POLONICA

● **W 25** numerze czechosłowackiego dwutygodnika lotniczego „Letectvi + kosmonautika" ukazał się dwukolumnowy artykuł pt. „Polska centrifuga" („Polska wirówka"), napisany przez red. Jerzego Zarębskiego. Tematem artykułu jest wirówka do badań wpływu przyspieszeń na ustrój ludzki, oddana do użytku w Wojskowym Instytucie Badań Lotniczo-Lekarskich w Warszawie. Artykuł zilustrowany został kilkoma zdjęciami wirówki. W dwóch następnych numerach tego pisma, w dziale „Co piszą za granicą", ukazały się obszerne noty relacjonujące artykuły red. Zarębskiego zamieszczone w „Skrzydlatej" (o targach w Brnie i o wywiadzie z płk. Kocfeldą na tematy czechosłowackiego sportu lotniczego).

RÓŻNE

● **Czteromiejscowe** samoloty szwedzkie MFI-10 „Vipan" budowane będą na mocy licencji w Hiszpanii. Samoloty te odznaczają się wyjątkowo krótkim rozbiegiem i produkowane są przez zakłady Malmoe Flygindustrie. W Hiszpanii ich produkcją zajmują się zakłady „Arcamo".

● **W końcu** ub. roku ukazała się na półkach księgarń radzieckich książka pt. „Cel życia" (wydawnictwo „Politizdat"), napisana przez Aleksandra Jakowlewa, sławnego konstruktora samolotów radzieckich.

ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

Dr J. Allen Hynek z obserwatorium astronomicznego w Dearborn (USA) wystosował w końcu ub. r. list do redaktora poważnego czasopisma „Science", omawiając sprawę tzw. latających talerzy, określanych naukowo mianem nie rozpoznanych obiektów latających. Doktor Hynek stwierdza, że minęło już 20 lat od pierwszej publikacji prasowej dotyczącej latających talerzy oraz, że stosunkowo niewiele zrobiono, aby rozwiązać zagadkę tajemniczych obiektów.

A oto kilka faktów podanych przez uczonego: większość obserwacji obiektów nie rozpoznanych było prowadzonych przez ludzi światłych i istnieją na to dowody na piśmie w postaci sprawozdań, które nie zawsze przekazywano prasie codziennej, poza tym dr Hynek polemizuje z „przeciwnikami talerzy", zbijając niektóre opinie czytelników prasy brukowej. Było nie było, ale faktem jest, że siły lotnicze USA wzmogły w roku ubiegłym zainteresowanie „talerzami latającymi". W związku z tym można przypuszczać, że i rok bieżący przyniesie jakąś sensację z tej zdawałoby się zapomnianej już dziedziny rozrywek mieszkańców Ziemi.

*

Czterej astronauci: W. Schirra, J. Lovell, F. Borman i T. Stafford ogłoszeni zostali zwycięzcami na rok 1966 międzynarodowego konkursu im. Harmon'a, otrzymując puchar przyznawany za uzyskanie największej prędkości lotu na samolotach.

*

Profesor Abraham Hyat z wytwórni North American, omawiając dotychczasowe radzieckie osiągnięcia na łamach fachowej prasy amerykańskiej, stwierdza, że wszystko wskazuje na to, iż Rosjanie rozpoczną załogową wyprawę na Księżyc jeszcze przed rokiem 1968.

*

W połowie stycznia na półkach księgarskich ZSRR ukazało się duże dzieło opracowane w Akademii Nauk ZSRR, poświęcone osiągnięciom uzyskanym za pomocą sondy księżycowej „Łuna-9". Piękne zdjęcia panoramy Księżyca i różnych jego fragmentów oraz nowe nieznane ujęcia samej sondy są rewelacją w skali światowej. Książka w albumowym formacie wydana została z niezwykłą pieczołowitością. Jest do nabycia również w Polsce.

*

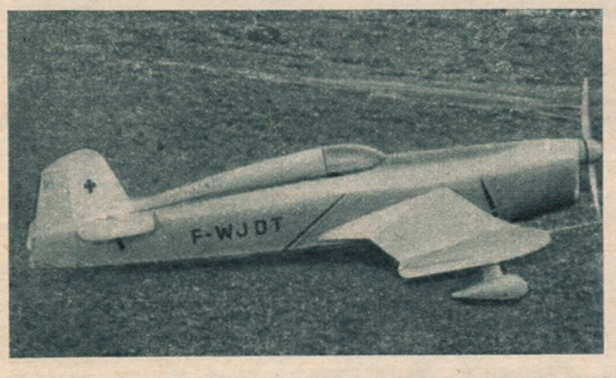
Po doświadczeniach prowadzonych przy pomocy satelity biologicznego, NASA planuje wysłanie w statku typu „Apollo" dwóch małp. Zachowanie się zwierząt transmitowane byłoby na Ziemię, a czujniki zamocowane do ich ciała rejestrowałyby reakcję organizmu. Istniał również projekt wysłania małpy w 30-dniową podróż kosmiczną w specjalnym pojeździe, ale wysokie koszty związane z budową nowego satelity przekreśliły jak na razie zamierzenie uczonych.

*

Jak podał uczony radziecki N. Basow, jeden z satelitów typu „Kosmos" (nr 97, wyrzucony dnia 28 listopada 1965 roku) miał na zewnątrz kadłuba zamocowany laser umożliwiający przekazywanie sygnałów na Ziemię.

*

W dniu 19 stycznia wprowadzony został na orbitę ziemską nowy sztuczny satelita radziecki „Kosmos-138". Obiega on Ziemię w ciągu 89,2 min. Maksymalna wysokość wynosi 293 km, a minimalna 193 km. Sputnik wyposażony jest w aparaturę naukową i telemetryczną. Radziecki program badania przestrzeni kosmicznej przy pomocy „Kosmosów" postępuje naprzód.



SPORT SAMOLOTOWY

● **Rekord** międzynarodowy w podklasie C-1-b (ciężar 500 do 1 000 kg) prędkości lotu na trasie zamkniętej o długości 100 km pobił 21 grudnia ub. r. pilot francuski Raymond Davy na samolocie RL-21 (amatorskiej konstrukcji Rene Leduc), osiągając wynik 350,138 km/h. Poprzedni rekord wynosił 334,308 km/h i ustanowiony był na samolocie tego samego typu. Na trasie zamkniętej 500 km pilot Davy osiągnął prędkość 335,492 km/h, co nie zostało jednak uznane za nowy rekord, gdyż nie przekroczyła o odpowiedni procent poprzedniego rekordu 332,71 km/h, należącego do amerykańskiej pilotki Geraldine Mock, na „Aero Commander". Na zdjęciu: samolot RL-21.

KOMUNIKACJA I TRANSPORT

● **W ciągu** roku 1966 porty lotnicze Paryża — Orly i Le Bourget — obsłużyły 7 630 000 pasażerów, przyjmując ogółem 191 000 samolotów. Oczekuje się, że w 1967 roku oba porty obsłużą 8,5 mln pasażerów, zaś w roku 1972 — 15 mln pasażerów.

● **Włoskie** linie lotnicze „Alitalia", które jako pierwsze w Europie wyeliminowały z eksploatacji na swych trasach samoloty tłokowe, przy końcu 1966 roku dysponowały następującym parkiem maszyn: 14 czterosilnikowych międzykontynentalnych DC-8, 20 dwusilnikowych „Caravelle" średniego zasięgu, 16 czterosilnikowych „Viscount". Te ostatnie będą zastąpione w najbliższym czasie przez 28 maszyn DC-9.

● **Rząd USA** zdecydował się wybrać i skierować do budowy projekt naddźwiękowego samolotu pasażerskiego zaproponowany przez zakłady Boeing i General Electric. Kontrprojekt zakładów Lockheed został odrzucony. Samolot Boeing'a, wyposażony w ruchome skrzydła (w zależności od fazy lotu), zabierać ma 350 pasażerów i latać z prędkością około 2 900 km/h. Przewiduje się, że do roku 1990 Boeing wyprodukuje co najmniej 700 takich maszyn. Prototyp samolotu ma być gotów w roku 1970.

● **Jak** przewidują badania jednej z amerykańskich firm prowadzących studia w zakresie organizacji, kierownictwa i rozwoju przedsiębiorstw przemysłowych i transportowych, do roku 1970 mają być wycofane z eksploatacji samoloty z napędem tłokowym, zaś odrzutowce zdolne będą zabierać po 700 pasażerów lub olbrzymie ilości ładunków. W roku 1980 cena biletu na przelot nad Atlantykiem będzie o połowę niższa od obecnej ceny biletu za przejazd najtańszym statkiem morskim.

● **Radziecki** „Aeroflot" zamierza w bieżącym roku uruchomić nowe linie regularne, które połączą ZSRR z Nigerią, Kamerunem i innymi państwami Afryki środkowej. Na początku br. długość międzynarodowych tras „Aeroflotu" wynosiła około 150 000 km.

● **Dnia** 16 stycznia br. w ministerstwie lotnictwa cywilnego ZSRR rozpoczęły się rozmowy radziecko-amerykańskie na temat warunków handlowych i technicznych eksploatacji linii lotniczej Moskwa — Nowy Jork. Umowę o bezpośredniej łączności lotniczej między USA i ZSRR podpisano w listopadzie ub. r. Ze strony amerykańskiej w rozmowach wzięli udział fachowcy z linii „Pan American World Airways" z wiceprzewodniczącym towarzystwa J. Shannonem na czele oraz specjaliści techniczni, którym przewodził R. Meloy, zastępca kierownika FAA (Federalnej Agencji Lotniczej).

● **Czechosłowackie** linie lotnicze CSA przewiozły w ub. r. 1,35 mln pasażerów. Jest to o 100 tysięcy więcej niż w roku 1965. CSA utrzymuje obecnie komunikację na liniach o długości 130 tysięcy km. Na terenie samej Czechosłowacji regularna komunikacja lotnicza łączy 12 miast.

● **Skandynawskie** linie lotnicze SAS zamierzają, w związku z igrzyskami olimpijskimi w Meksyku, otworzyć nową linię pasażerską między Kopenhagą i Ciudad Mexico. W dniu 1 grudnia ub. r. linie SAS obchodziły dwudziestą rocznicę otwarcia pierwszej linii do krajów Ameryki Południowej. Przez ten czas samoloty SAS dokonały 3 496 lotów do państw południowoamerykańskich, przewożąc 115 400 pasażerów, 2 055 ton towarów i 2 114 ton przesyłek pocztowych.

● **Z zainteresowaniem** oczekuje się wyników rozmów, jakie w szwedzkim ministerstwie spraw zagranicznych toczyły się między delegacją rządów państw skandynawskich i delegacją lotnictwa cywilnego ZSRR, w sprawie ewentualnego wykorzystywania przez samoloty „Aeroflotu" terytoriów Skandynawii i Grenlandii podczas lotów na trasie Moskwa — Hawana, kierowanych dotychczas przez Murmańsk. Tematem rozmów jest również propozycja SAS wykonywania lotów przez Syberię na Daleki Wschód.

● **Jugosłowiańskie** linie lotnicze JAT przeżywają trudności na swych trasach krajowych. W związku z tym dyrekcja linii zwróciła się do rządu o dodatkową pomoc finansową.

● **101** członkiem IATA (Międzynarodowego Stowarzyszenia Przewoźników Powietrznych) zostało towarzystwo BWIA (British West Indian Airways), z główną siedzibą w Port of Spain na wyspie Trynidad. IATA ma tym samym obecnie 87 członków aktywnych i 14 stowarzyszonych.

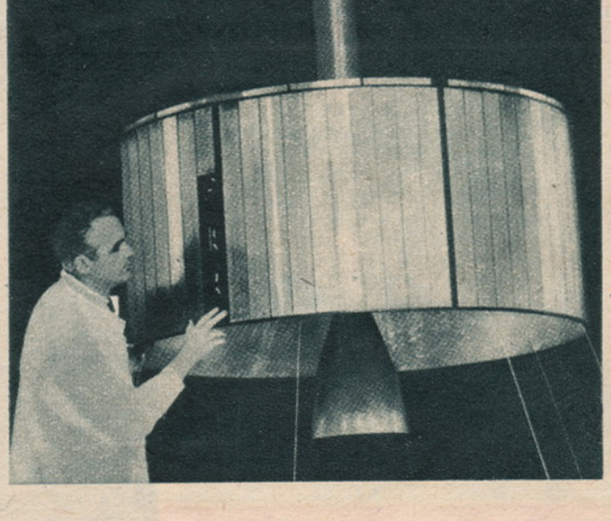
SPORT SPADOCHRONOWY

● **Nie byle jakiego** wyczynu dokonał wiosną 1965 roku Anglik Jack Weicker, który wyskoczył ze spadochronem z samolotu nad szczytem najwyższej góry Afryki — Kilimandżaro i wylądował na jej wierzchołku, na wysokości 5 895 m. Jak wiadomo, wierzchołkiem Kilimandżaro jest ogromny krater.

● **Niedawno** lotnicza komisja sportowa Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. P. Czkałowa zatwierdziła jako rekord ZSRR wyczyn trzech spadochroniarzy z miasta Niżnyj Tagił — Wiktora Dułowa, Borysa Szeszukowa i Wasilija Barachina, którzy w skoku grupowym z wysokości 600 m osiągnęli średnią odległość 29 cm od środka krzyża. Jest to wynik lepszy od rekordu spadochroniarzy amerykańskich o 6 cm.

Tak wygląda „INTELSAT-2"

Drugi satelita telekomunikacyjny typu „INTELSAT-2" przypomina nieco abażur lampy ulicznej, ale przyznać trzeba, że jak na razie spisuje się dzielnie. 14 stycznia z orbity przejściowej został wprowadzony na zaplanowaną wysokość ponad 30 tys. km nad Pacyfikiem. Masa satelity wynosi 87 kg, na zewnątrz umieszczone są ogniwa fotoelektryczne w ilości 12 756 sztuk, dające łączną moc 85 W.



Trzy modele latające z Francji

1 — model konstrukcji Yves Germain'a. Długość — 1 275 mm, rozpiętość skrzydeł — 1 370 mm, powierzchnia skrzydeł — 15,40 dcm², rozpiętość usterzenia poziomego — 480 mm, a powierzchnia — 3,43 dcm², średnica śmigła — 550, skok 750 mm, napęd — 14 pasm gumowych. A oto zaszczytne sukcesy: rok 1964 — IV miejsce na Pucharze Europy; rok 1965 — III miejsce na zawodach międzynarodowych i I miejsce w Stuttgarcie; rok 1966 — III miejsce na mistrzostwach Francji.

★

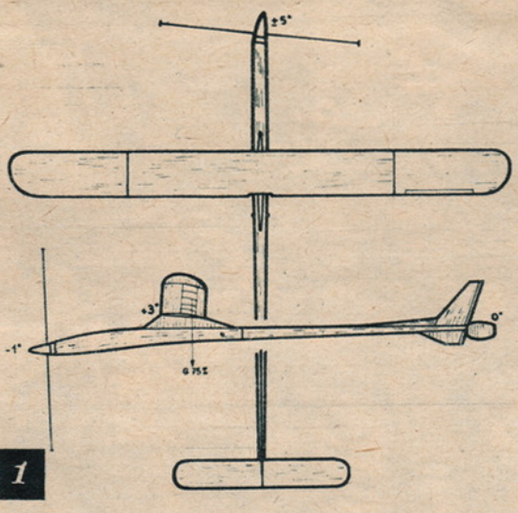
2 — model konstrukcji Emile Gouverne'a. Długość — 1 310 mm, rozpiętość skrzydeł — 1 240 mm, powierzchnia skrzydeł — 15,5 dcm², rozpiętość usterzenia poziomego — 380 mm, a powierzchnia — 2,7 dcm², średnica śmigła — 550, skok — 650 mm. Do budowy modelu oprócz balsy użyto sztucznego tworzywa piankowego — styropianu.

★

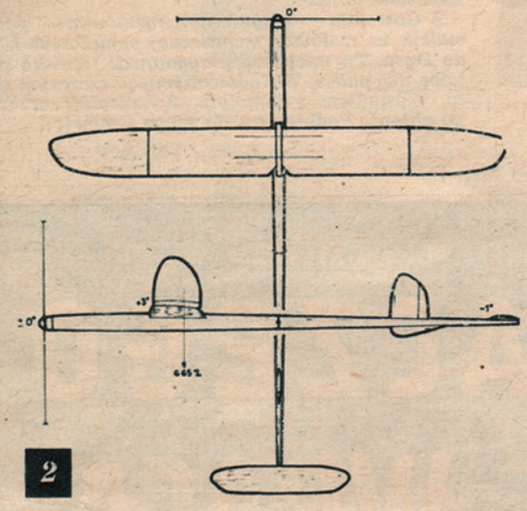
3 — model konstrukcji H. Prioux'a. Długość — 1 150 mm, rozpiętość skrzydeł — 1 300 mm, powierzchnia skrzydeł — 14,5 dcm², rozpiętość usterzenia poziomego — 460 mm, a powierzchnia — 3,65 mm, średnica śmigła — 590, skok — 730 mm, napęd 16 pasm gumowych. Kadłub rurowy, zwijany z cienkiej deseczki balsowej.

Podane modele reprezentują tendencje konstrukcyjne, które obowiązywać będą we Francji i na tegorocznych imprezach międzynarodowych małego lotnictwa.

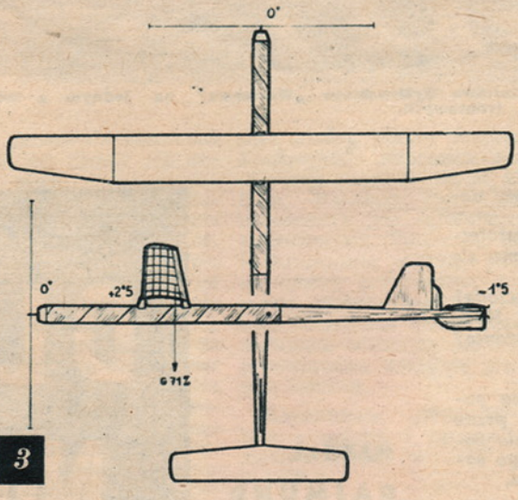
(Wg „Modele Magazine")



1



2

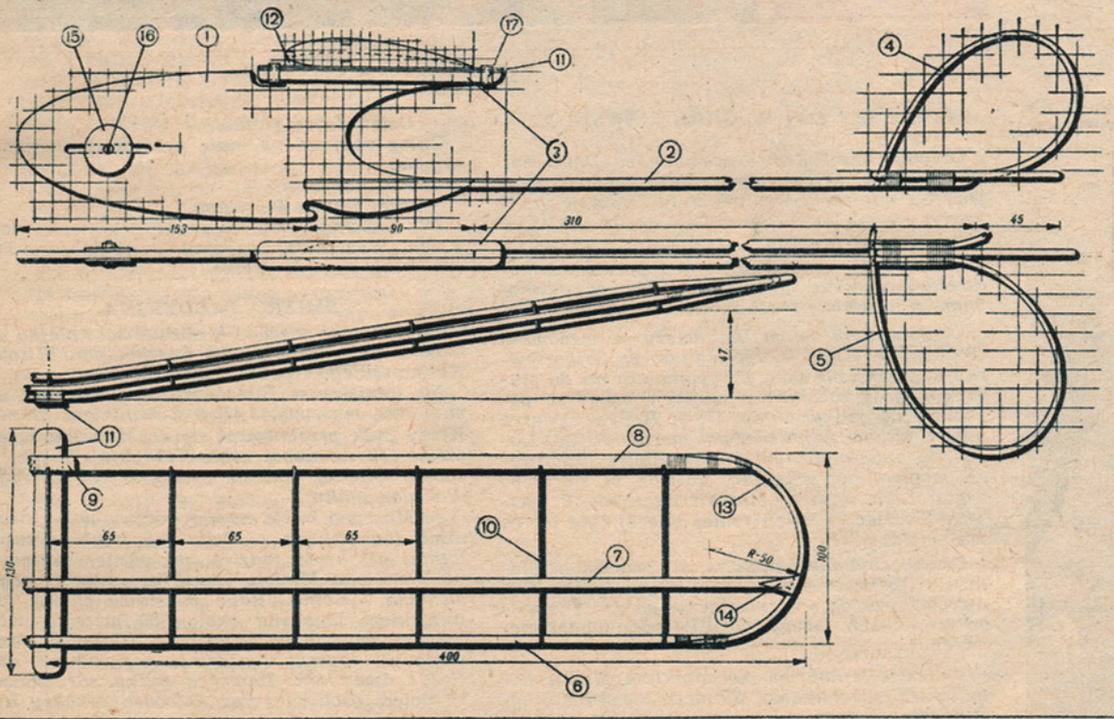


3

• Wróbel • szybowiec szkolny

Konstruktorem tego prostego w budowie modelu jest R. Seller, instruktor Domu Pionierów i Uczniów w Tallinie (ZSRR). Podstawowymi materiałami są tu sklejka i sosna. Oto oznaczenia części zaznaczonych na planie: 1 — płoza kadłubowa — sklejka 4 mm grubości, 2 — beleczki — sosna 5×5×400 mm, 3 — beleczka — 5×5×130 mm, 4—5 — usterzenie — rurka aluminiowa średnicy 2—3 mm, 6 — krawędź tylna skrzydła — sosna 3×5 mm, 8 — krawędź przednia skrzydła — sosna 3×8 mm, 9 — obsada — sklejka 1 mm, 10 — żebra — sklejka 1 mm, 11 — sklejka 1 mm, 12 — podkładka — sosna, 13 — łuk skrzydła — drut aluminiowy lub bambus — średnica 2—3 mm, 14 — nakładki wzmacniające — karton, 15 — krążki wyważające — ołów, 16 — wkręt do metalu z nakrętką. Pokrycie skrzydeł i usterzenia — cienki papier pakunkowy. Wymiary podano na rysunku, a łuki na kratce o oczku 10 mm.

(Wg „Modelist-Konstruktor")



Nowości małego lotnictwa

Coraz większym powodzeniem cieszą się imprezy o pewnej ciągłości, to jest takie, które umożliwiają szerszą ocenę działalności danego zespołu lub zawodnika. Stąd ogromna popularność zawodów całorocznych. Ostatnio otrzymaliśmy od kierownika sekcji modelarskiej Aeroklubu ROW w Rybniku informację o przebiegu całorocznych zawodów modeli szybowców klasy A-2, zorganizowanych już po raz drugi w tym klubie lotniczym. Każdy z 25 uczestników zawodów miał prawo wziąć udział w pięciu imprezach wewnętrznych rodzimego klubu. O zwycięstwie decydowała suma zdobytych punktów na wszystkich imprezach. Dnia 20 grudnia ub. roku, jak podaje w swej informacji kierownik Teofil Sikora, ogłoszono wyniki i rozdano nagrody. Pierwsze miejsce zdobył Józef Wojtek z Chwałowic — 2661 pkt, przed Wiesławem Dziubą z Rybnika — 2581 pkt i Pawłem Czernym z Rybnika — 2499 pkt. Inicjatywa piękna i godna upowszechnienia — dlatego też o niej wspominamy na naczelnym miejscu.

✦

Jak wynika z ostatnich doniesień prasy sportowej, za najlepszego sportowca organizacji SVAZARM w Czechosłowacji uznany został modelarz Josef Gabris. Ten sam, który zwyciężył w roku 1966 na Mistrzostwach Świata modeli na uwięzi w kategorii akrobacji.

✦

Przy przeglądaniu prasy modelarskiej, z całego prawie świata, czytelnika uderza przede wszystkim duża liczba czasopism poświęconych modelom zdalnie kierowanym i radiotechnice. Oto ostatnio we Francji ukazało się nowe czasopismo pod tytułem „Radio modelisme". Będzie to miesięcznik, który powstał z połączenia dwóch czasopism — modelarskiego „Air Modeles" i radiotechnicznego.

✦

W pierwszym kwartale bieżącego roku radiomodelarze Aeroklubu PRL i Ligi Obrony Kraju otrzymają kilkaset miniaturowych przekaźników ujawniających do tranzystorowych aparatur kierujących. Przekaźniki te są produkcji krajowej i stanowią produkt o poziomie europejskim. Poza tym modelarze LOK otrzymają większą ilość rezonatorów kwarcowych 27,12 MHz, przeznaczonych do tranzystorowych nadajników zdalnego kierowania.

✦

Tegoroczny przydział importowanego drewna modelarskiego (balsa) dla modelarzy zrzeszonych w Aeroklubie PRL obejmował klocki różnej twardości, a nie jak dotąd deski. Oczywiście były kłopoty z cięciem, ale podobno dzięki zakupowi balsy w klockach udało się poczynić oszczędności na obróbce czynionej za granicą, otrzymując w zamian zwiększoną ilość materiału.

✦

We wrześniu ubiegłego roku Andrzej Krupa, znany modelarz lotniczy z Jasła, dokonał niezwykłego u nas wyczynu pilotując z tylnego siodełka motocykla, zdalnie kierowany model silnikowy ELEKTRON-2 na trasie długości 3 000 m. Była to próba ustanowienia rekordu w przelocie docelowym. Podkreślając cenną inicjatywę, oczekujemy w roku bieżącym powtórzenia próby i oczywiście ustalenia pierwszego rekordu w tej kategorii.

✦

W NRD pojawiły się ostatnio w otwartej sprzedaży komplety aparatur kierujących „Junior-1" (jednokanałowe) oraz „Junior-3" (trzykanałowe). Są to aparatury z filtrami elektrycznymi. Zasięg — 80 m, ale po niewielkiej przeróbce mogą być użyteczne dla modelarzy lotniczych. Kilka egzemplarzy tej nowej aparatury znajduje się w kraju.

P. E.

Grupa mechaników lotniczych 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" na jednym z lotnisk frontowych.

DLACZEGO NIE WRACA SZESNASTKA?

NAPISAŁ RAJMUND KULIŃSKI

BYŁO to w czerwcu 1945 roku. Przed dowódcą plutonu zwiadowczego przy sztabie 1 dywizji stanął osiemnastoletni chłopak. Porucznik przyjrzał mu się uważnie i zapytał:

— Jaki rodzaj broni ci odpowiada? U mnie długo nie będziesz. Dzień, dwa. Może chcesz pójść do szkoły oficerskiej do Riazania?

Chłopiec zapytał nieśmiało:

— A czy będzie lotnictwo?

Pytanie to zadał nieprzypadkowo. Kilka godzin przed tą rozmową płynął promem przez Okę do sieleckiego obozu. I wtedy właśnie zobaczył nad rzeką „Papaja". Widok lecącego samolotu miał świeżo w pamięci i wyobraźni.

Porucznik uśmiechnął się.

— Lotnictwo też będzie — powiedział. — Wszystko teraz zależy od lekarza. Zakwalifikuje was — będziecie lotnikiem.

Zanim chłopiec zdążył coś powiedzieć, oficer otworzył drzwi do przyległego pomieszczenia.

— Tam jest komisja lekarska!

W chwilę potem chłopak stanął przed lekarzem. Badania nie trwały długo. Nie zdążył nawet dobrze przyjrzeć się członkom komisji, kiedy usłyszał:

— Zdolny, dawajcie następnego!

Tak rozpoczyna się lotniczy życiorys podpułkownika pilota I klasy, oblatywacza Jana Okulicza.

Lipiec 1944 rok. Kapral Jan Okulicz (z lewej) na lotnisku w Gostomlu w towarzystwie swego kolegi pułkowego.

PIERWSZE DNI W GRIGORIEWSKOJE

Długo rozmawiałem z ppłk Janem Okuliczem, skrupulatnie notując jego relację. Do Sielc przyjechał z miejscowości Jungie-Jul, w Azji Środkowej.

Pod koniec lipca 1943 roku znalazł się już na lotnisku w Grogoriewskoje, w 1 polskiej samodzielnej eskadrze myśliwskiej. Zostaje silnikowym, a następnie mechanikiem samolotu.

— Urodziłem się w Białowieży — wspomina Okulicz. — Kępy białych brzóz w Grigoriewskoje, pszeniczne pola przypominały mi do złudzenia moje rodzinne okolice. W eskadrze poczułem się jak w domu. Obok Heńka Szwarca byłem chyba najmłodszym mechanikiem. Ludzie tu byli w różnym wieku. Piotra Mańdziuka mogłem, na przykład, uważać za starszego brata; Leon Szurka, Marceli Krężałek, Franciszek Strzelec — mieli mniej więcej tyle lat co mój ojciec.

Okulicz był mechanikiem, ale marzył o pilotażu. Kilkakrotnie składał raporty do ppłka Tałdykina, prosząc o dopuszczenie go do szkolenia na samolotach. Dowódca pułku odpowiadał niezmiennie:

— Jesteście dobrym mechanikiem. Mamy mało takich specjalistów. Skończy się wojna, zostaniecie pilotem.

Lotnisko w Grogoriewskoje miało nawierzchnię trawiastą. Zimą odwilże i roztopy uniemożliwiały systematyczne szkolenie. Część instruktorów, uczniów-pilotów i mechaników została więc skierowana na lotnisko Wołosowo koło Sierpuchowa. Tu pas był z cegieł, odpadały więc kłopoty ze startem i lądowaniem samolotów. Okulicz znalazł się w grupie wołosowskiej.

WY ROSJANIN?

Z opowieści Okulicza układa się barwna mozajka przeżyć frontowych. Ludzie, zdarzenia, fakty, nazwy miejscowości z długiego szlaku bojowego od Grigoriewskoje do Berlina.

— Pamiętam doskonale bombardowanie Darnicy — mówi podpułkownik. — Staliśmy wtedy w Gostomlu pod Kijowem. Z drugiej strony tego miasta była stacja węzłowa Darnica. Niemal co noc nadlatywały nad nią hitlerowskie bombowce. Eksplozje i łuny widać było w Gostomlu. Kurs powrotny samolotów niemieckich wypadał akurat nad naszym lotniskiem. Którejś czerwcowej nocy hitlerowcy zawiesili nad nami kilka bomb oświetlających.

— Odkryli nas — myśleli wszyscy.

— Zacznie się jak w Darnicy — rozległy się głosy.

Niemcy widocznie nic interesującego nie dostrzegli na naszym lotnisku. Jedna, jedyna bomba, jak wtedy spadła, rozbiła budynek w sąsiedztwie lotniska.

Z Gostomla — ciągnie mój rozmówca — poleciałem w czołówce technicznej samolotem LI-2 do Dysu. Tu mieliśmy przygotować lotnisko polowe dla pułku. Wylądowaliśmy w szczerym polu. Wysiadłem z samolotu. Zobaczyłem orzącego chłopa. Podbiegłem do niego i mówię:

— Dzień dobry panu...

Chłop spojrzał na mnie z niedowierzaniem i zapytał:

— Pan Rosjanin?

— Nie, jestem Polakiem.

Nie uwierzył. Dopiero po kilku dniach, kiedy 1 plm „Warszawa" rozgościł się na dobre w Dysie, chłop zmienił zdanie.

ŚMIERĆ TAŁDYKINA

Okulicz jako mechanik obsługiwał kolejno samoloty chor. Władysława Suszka, por. Witolda Kalinowskiego i ppłka Jana Tałdykina.

Na lotnisku w Bydgoszczy przydzielono mu nowiutką maszynę. JAK-9 z działkiem 37 mm. Kiedy pułk przebazował się do Mirosławca, samolot ten upodobał sobie Tałdykin. W taki to sposób Okulicz stał się mechanikiem samolotu dowódcy pułku.

— Maszyna miała numer boczny 16 — wspomina Jan Okulicz. — Tego dnia chyba skrupulatniej niż kiedy indziej sprawdziłem urządzenia samolotu. Miałem więcej czasu, gdyż pogoda była nielotna.. Rano podstawa chmur nad lotniskiem wynosiła około 300 metrów. Koło południa pogoda się polepszyła. Niespodziewanie przyszedł rozkaz: wystartują natychmiast dwa Il-2 i dwa Jaki. Dowódca pułku zdecydował, że poleci osobiście oraz dowódca eskadry kpt. Lisiecki.

Tałdykin przed wejściem do kabiny zdjął futrzaną kurtkę i czapkę.

— Oddasz mi, gdy powrócę z zadania — powiedział.

Cztery samoloty wystartowały kolejno i szybko zniknęły w chmurach. Kurs Kołobrzeg. Powinny były powrócić za jakieś półtorej godziny. Nie upłynęło jednak czterdzieści minut, gdy nad lotniskiem pojawiły się dwa Iły i jeden Jak. Przeczuwałem, że coś musiało się stać; dlaczego nie widać drugiego Jaka? Kto wraca, Lisiecki czy Tałdykin? Ta myśl nie dawała mi spokoju. Kiedy Jak podchodził do lądowania przekonałem się, że to nie była „szesnastka". Co z Tałdykinem?

Maszyna Lisieckiego pomknęła po pasie startowym. Kapitan podkołował. Wysiadł z kabiny. Podbiegłem. Dowódca eskadry miał łzy w oczach. Zrozumiałem wszystko. Bez słów.

Lisiecki opanowawszy się opowiedział przebieg wypadku. W okolicach Połczyna Zdroju warunki atmosferyczne były fatalne. Samoloty leciały w chmurach, których podstawa nie była większa niż sto metrów. Tałdykin wydał rozkaz powrotu. W czasie wykonywania zakrętu na małej wysokości maszyna dowódcy uderzyła w ziemię.

Natychmiast z technikiem klucza por. Grandzielewskim i chor. Peltke wyruszyliśmy na motocyklu w kierunku Połczyna. Dojechaliśmy do tego miasta, pilnie obserwując okolicę. Nigdzie nie zauważyliśmy szczątków samolotu. Zrezygnowani, wracamy do Mirosławca. W drodze powrotnej tuż za Połczynem jakiś Niemiec w starszym już wieku powiedział nam, że samolot spadł przy szosie. Z prawej strony. Pierwszy zeskoczyłem z motocykla i pobiegłem we wskazanym kierunku. Z daleka zobaczyłem numer — 16. Ile tchu w piersiach, rzuciłem się w stronę rozbitej maszyny. Silnik samolotu był wyrwany wraz z ramą i leżał pod kątem dziewięćdziesięciu stopni od osi podłużnej samolotu. Kilka metrów od rozbitego Jaka zobaczyłem Tałdykina. Już nie żył...

Wkrótce potem nadjechał samochód z pułku. Zabraliśmy zwłoki dowódcy do Mirosławca.

Zbliżały się dni berlińskiej operacji. Pułk niebawem przebazował się na lotnisko Barnówko nad Odrą. Okulicz obsługiwał samolot Kalinowskiego. W Barnówku namalował przy kabinie maszyny Kalinowskiego siódmego orła. Tyle Kalinowski miał na koncie zestrzelonych Niemców. Z tej liczby dwie wrogie maszyny posłał na ziemię jako pilot 1 plm „Warszawa".

ROZSTANIE Z MUNDUREM — MARZENIE O LATANIU

W 1946 roku Okulicz został zdemobilizowany. Nie przestał jednak marzyć o zdobyciu zawodu pilota. Już w następnym roku kończy w Ligocie Dolnej kurs pilotażu w cywilnej szkole pilotów. Ochotniczo wstępuje do Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. 5 września 1948 roku został promowany do stopnia chorążego. Przez cztery lata jako instruktor szkolił podchorążych w Dęblinie.

Któregoś dnia przyjechał do OSL Dowódca Wojsk Lotniczych, gen. Turkiel.

— Kto z instruktorów przygotował swoich uczniów do samodzielnego wylotu? — zapytał stojących na zbiórce oficerów.

Okulicz zgłosił swoich podchorążych. Generał postanowił skontrolować ich osobiście. Po wykonaniu dwóch lotów powiedział do instruktora:

— A teraz wy ze mną wykonacie lot po kręgu. W której chcecie lecieć kabinie?

— W drugiej, obywatelu generale — padła odpowiedź.

Po wylądowaniu pilot zameldował się generałowi z prośbą o uwagi. Dowódca Wojsk Lotniczych zapytał:

— Na jaką ocenę, waszym zdaniem, wykonaliście lot?

— Na czwórkę.

— Dlaczego nie na piątkę? — zapytał znów generał.

— Miałem tremę. Po raz pierwszy leciałem z dowódcą z tak wysokiego szczebla.

— Nie ma żadnych uwag — powiedział generał Turkiel i zanotował coś w swoim notesie.

— Po pewnym czasie — wspomina ppłk Jan Okulicz — otrzymałem wezwanie do Dowództwa Wojsk Lotniczych. Zaproponowano mi przejście na pilota oblatywacza. Oczywiście zgodziłem się.

Było to na początku 1952 roku. Od tego czasu ppłk Jan Okulicz lata jako pilot oblatywacz. Ma na swoim koncie ponad 7600 startów i ponad 3500 godzin wylatanych w powietrzu za sterami samolotów różnych typów.

LOTNISKA POZORNE

W DRUGIEJ WOJNIE ŚWIATOWEJ

WSZYSCY zdajemy sobie sprawę, jak ważną rolę w działaniach bojowych odgrywa maskowanie. Jedną z form maskowania jest stawianie makiet oraz budowa obiektów pozornych. Metoda ta podczas ostatniej wojny znalazła również zastosowanie i w lotnictwie. Polegała ona mianowicie na tym, że w rejonach lotnisk rzeczywistych budowano lotniska pozorne oraz zamieniano lotniska rzeczywiste na pozorne. Niejednokrotnie zdarzały się również wypadki, że na lotniskach rzeczywistych ustawiano makiety obok nielicznych uszkodzonych samolotów.

Wszystkie te przedsięwzięcia miały na celu wprowadzenie w błąd przeciwnika, tak, aby jego uderzenia bombowe wykonane zostały na lotniska pozorne zamiast na rzeczywiste oraz na makiety zamiast na samoloty.

Lotniska pozorne budowane podczas drugiej wojny światowej można podzielić na trzy rodzaje: czynne całą dobę, nocne i rzeczywiste, na których oprócz samolotów znajdowały się makiety i inne środki maskowania.

LOTNISKA POZORNE CZYNNE CAŁĄ DOBĘ

Na lotniskach tych wykonane były pozorne drogi dojazdowe do szerokości 5—6 m. Imitacja dróg polegała na zaoraniu pasa ziemi. Ponadto wystawiano makietę hangaru, a obok kilka makiet samolotów. Ścieżki pozorowano przez wycięcie i usunięcie darniny. Większą ilość makiet samolotów ustawiano w różnych częściach lotniska, podobnie jak to się robiło z samolotami. Kilka makiet, wyposażonych w koła, znajdowało się w pobliżu pola wzlotów. Co pewien czas były one przestawiane.

Rozmiary, kształty i kolor makiet odpowiadał poszczególnym typom samolotów używanych w danym kraju.

Obok takiego lotniska ustawiano makiety dział przeciwlotniczych. W niektórych przypadkach obok makiet znajdowało się również kilka dział, które otwierały ogień do przelatujących samolotów przeciwnika. Dla obsługi dział budowano ziemianki oraz pozorne schrony. Na skraju lotniska stawiano makiety składów paliwa i amunicji.

Imitację dziennego ruchu na lotnisku prowadzono za pomocą przestawiania makiet, ostrzeliwania samolotów przeciwnika przez artylerię przeciwlotniczą oraz za pomocą lądowania i startu samolotów transportowych. Ilość makiet systematycznie zwiększano lub zmniejszano. W tym celu wyciągano je z hangaru lub wstawiano do wnętrza. Obsługa lotniska składała się od 20 do 30 ludzi.

POZORNE LOTNISKA NOCNE

Lotniska tej klasy budowane były w dogodnym terenie, w niedalekiej odległości od lotniska rzeczywistego. Niektóre działa ustawiano wokół lotniska pozornego. Podczas strzelania powstawało złudzenie, że właśnie to lotnisko jest rzeczywiste.

Lotnisko pozorne posiadało następujące urządzenia: kilka ziemianek dla personelu obsługującego lotnisko, 1—2 niesprawne samoloty, 5—7 słupków z żarówkami, ustawionymi w dwóch rzędach w odległości 50 m jeden od drugiego, beczki z paliwem, stanowisko dowodzenia i sieć przewodów elektrycznych. Beczki z paliwem rozmieszczone były w różnych miejscach na lotnisku i wyposażone w zapalniki elektryczne. Przewody od zapalników przebiegały od stanowiska dowodzenia.

Pozorowanie działalności na lotnisku odbywało się ze stanowiska dowodzenia. Oświetlenie elektryczne (start w nocy) były okresowo włączane i wyłączane. W wypadku gdy nadlatywały obce samoloty zapalano ogniska i wystrzeliwano rakiety. W momencie bombardowania powodowano wybuchy beczek z paliwem w tej części lotniska, gdzie były zrzucane bomby. Odnosiło się wówczas wrażenie, że palą się składy z paliwem. Lotniska tej klasy zdawały najlepiej egzamin, gdyż były najczęściej bombardowane.

ZMIANA LOTNISK RZECZYWISTYCH NA POZORNE

Metodę tę stosowano najczęściej po przebazowaniu się lotnictwa na inne lotnisko. Zamiast samolotów ustawiano wówczas makiety, odpowiadające tym typom samolotów, które poprzednio na nim stacjonowały. Makiety te były często przestawiane, przy czym ilość ich systematycznie zwiększano lub zmniejszano, co miało świadczyć o intensywności ruchu na danym lotnisku. Co pewien czas lądowały na nim samoloty.

Stosowanie lotnisk pozornych w pewnym stopniu utrudniało przeciwnikowi zwalczanie samolotów na ziemi i jednocześnie wprowadzało w błąd podczas oceny sił lotnictwa, działającego na danym odcinku frontu. **(IK)**

BIULETYN AEROKLUBU PRL NR 416

Aeroklub Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej zatwierdził następujące wyczyny jako rekody krajowe:

REKORDY OGÓLNE

KLASA D — II (szybowce wielomiejscowe)

Wysokość absolutna

Stanisław Józefczak z pasażerem **Janem Tarczoniem** (Aeroklub Tatrzański) na szybowcu typu Bocian SP-2029 w Nowym Targu, dnia 5.11.1966 r. — **12 560 m**

Przewyższenie

Stanisław Józefczak z pasażerem **Janem Tarczoniem** (Aeroklub Tatrzański) w Nowym Targu na szybowcu typu Bocian, dnia 5.11.1966 r. — **11 680 m**

Diamenty za przewyższenie 5000 m

5 (295)	Ryszard Leja	— 5400 m	(4.11.1966)
6 (296)	Roman Kędzierski	— 6350 m	(4.11.1966)
7 (297)	Marek Skromny	— 5350 m	(4.11.1966)
8 (298)	Czesław Lorenc	— 7100 m	(4.11.1966)
9 (299)	Augustyn Kubiczek	— 6650 m	(4.11.1966)
10 (300)	Tadeusz Supryn	— 5800 m	(4.11.1966)
11 (301)	Stanisław Caputa	— 6050 m	(5.11.1966)
12 (302)	Halina Lizończyk	— 5250 m	(5.11.1966)
13 (303)	Marek Pawluk	— 5300 m	(5.11.1966)
14 (304)	Bogusław Kuboszek	— 5500 m	(5.11.1966)
15 (305)	Alfred Bzyl	— 5040 m	(6.11.1966)
16 (306)	Mieczysław Dziadowicz	— 5550 m	(10.11.1966)
17 (307)	Jerzy Michalski	— 5550 m	(10.11.1966)

Złote Odznaki Szybowcowe

22 (593)	Stanisław Ziębiec	— 3100 m, 300 km	(4.08.1966)
23 (594)	Roman Kędzierski	— 6350 m, 315 km	(4.11.1966)
24 (595)	Halina Lizończyk	— 5250 m, 315 km	(5.11.1966)
25 (596)	Krzysztof Włodarkiewicz	— 4100 m, 305 km	(6.11.1966)
26 (597)	Jerzy Michalski	— 5550 m, 330 km	(10.11.1966)

Srebrne Odznaki Szybowcowe

96 (3092)	Edward Margański	— 5 h 10 min, 1075 m, 83 km	(6.06.1966)
97 (3093)	Marian Walter	— 6 h 12 min, 1700 m, 65 km	(23.06.1966)
98 (3094)	Grzegorz Kuhl	— 5 h 28 min, 1400 m, 68 km	(2.07.1966)
99 (3095)	Grzegorz Rogożyński	— 6 h 14 min, 2000 m, 57 km	(29.07.1966)
100 (3096)	Mikołaj Maksymiuk	— 5 h 40 min, 1300 m, 78 km	(23.09.1966)

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL
Płk. pil. mgr Arnold Juniter

AEROKLUBY

WARSZAWA

Aeroklub Warszawski w okresie sprawozdawczym od 15.X.1965 r. do 31.XII.1966 r. osiągnął następujące wyniki wyszkoleniowe.

SEKCJA SAMOLOTOWA. Ogółem wylatano 2 056 godz. 23 min., w tym m. in.: szkolenie i trening pilotów sportowych — 618 godz.; szkolenie podstawowe dla potrzeb własnych — 197 godz.; dla sekcji szybowcowej — 501 godz.; dla sekcji spadochronowej — 77 godz., na imprezy i propagandę — 219 godz. Przerobiono 195 nowych zadań programowych i nadano 8 klas III, 10 — II i 6 — I. Sekcja liczy 120 pilotów. W okresie sprawozdawczym 36 pilotów objętych było planowym szkoleniem i treningiem sportowym. Szkolono podstawowo dla potrzeb własnych 8 pilotów, dla potrzeb OTK latało 9 pilotów, loty usługowe wykonywało 67 pilotów — działaczy sportowych. Najlepsi piloci sekcji startowali w czterech imprezach centralnych oraz w mistrzostwach NRD. Sekcja zorganizowała już piąte z kolei Warszawskie Zawody Samolotowe, w których wzięło udział 14 załóg (28 pilotów) sekcji na samolotach Jak-18. Zawody rozgrywane były po raz pierwszy pod patronatem Huty „Warszawa", największego zakładu przemysłowego stolicy. Piloci sekcji brali udział w 15 pokazach lotniczych organizowanych w ramach obchodów Tysiąclecia Państwa Polskiego i Święta Lotnictwa, m. in. w Warszawie (trzykrotnie), Płocku (dwukrotnie), Gnieźnie, Rybniku, Wrocławiu, Kozienicach, Warce, Krakowie i innych.

Bogata działalność propagandowa sportowa i poważne przekroczenie zaplanowanych zadań (187%) stała się możliwa dzięki ofiarnej pracy instruktorów społecznych, spośród których na szczególne wyróżnienie zasługują: Palegia i Tadeusz Majewscy, Andrzej Adamkiewicz, Józef Menet, Roman Sochacki, Antoni Milkiewicz, Waldemar Kwiatkowski i Bogdan Korycki. Z pełnym powodzeniem pracował jedyny w sezonie samolotowym instruktor AW Stanisław Szustakiewicz.

SEKCJA SZYBOWCOWA. Sekcja liczy 194 pilotów, którzy wylatali 2 296 godz. i 37 min. i przelecieli 34 519 km, w tym 17 267 km po trasach zamkniętych. Na 1 godzinę lotu przypada więc 15 km przelotów. Szkolono 36, a wyszkolono 33 pilotów w ramach LPW, zużywając na to 187 godz. Dla potrzeb własnych szkolono podstawowo 7, a wyszkolono 5 pilotów w czasie 26 godz. Szkoleniem do klasy II i licencji objętych było 20 pilotów, a licencje otrzymało 13 pilotów. Nalot tej grupy wyniósł 360 godz. Ilość trenujących wynosiła 131 pilotów, którzy wylatali 1 722 godz. Uzyskano klas III — 38, II — 4, I — 14; warunków długotrwałości lotu 5 godz. — 5; przewyższeń 1 000 m — 5; odznak srebrnych — 5; warunkowych przelotów ponad 300 km — 2; warunkowych przelotów ponad 500 km — 3; odznak diamentowych — 4. Sekcja miała do dyspozycji 24—26 sprawnych szybowców wyczynowych. W memoriale Bitnera uzyskano 270 824 pkt na zaplanowane 163 800.

Najlepsi piloci sekcji startowali z powodzeniem w 4 zawodach ogólnopolskich oraz w ZSRR (I miejsce Mirosława Królikowskiego i II — Pelagii Majewskiej) i na Węgrzech. Sekcja zorganizowała po raz pierwszy Warszawskie Zawody Szybowcowe o Puchar „Życia Warszawy" oraz zawody w lądowaniu na celność i w akrobacji podstawowej, w których łącznie startowało ok. 60 pilotów. Przeprowadzono też całoroczne zawody o memoriał Sławomira Makaruka.

SEKCJA SPADOCHRONOWA. Skoczkowie sekcji wykonali 957 skoków, w tym w większości z samolotu An-2. Wyszkolono do klasy III — 13 skoczków, II — 1 skoczka i I — 2 skoczków. Za wyczyn uzyskano 612 pkt. do CWL — Krosno na szkolenie dla WPD skierowano 351 kandydatów, do klasy III szkolono 34 skoczków, do licencji 13, z czego 7 uzyskało licencję, trening odbywało 21 skoczków.

Skoczkowie sekcji brali udział w 8 pokazach lotniczych na terenie całego kraju. Sekcja zorganizowała II Warszawskie Zawody Spadochronowe i I Zawpdy o Puchar Zalewu Zegrzyńskiego. Łącznie w czasie tego rodzaju działalności wykonano 133 skoki. Ponadto skoczkowie sekcji ustanowili 2 nowe rekordy Polski, a najlepsi startowali w 2 imprezach ogólnopolskich i mistrzostwach świata. Maria Puchar zdobyła mistrzostwo Polski.

(kh)

ŁÓDŹ

AEROKLUB Łódzki podczas zimowych ferii świątecznych zorganizował w Ośrodku Modelarstwa Lotniczego w Łodzi przy ulicy Piotrkowskiej 78 projekcje filmowe pod hasłem „Od legendy do współczesności". Projekcje odbywały się od godziny 12 do 18, czas trwania jednego seansu — półtorej godziny. Wstęp bezpłatny. Projekcje oglądało z zainteresowaniem około 200 osób. Wyświetlono również filmy szkoleniowe o budowie modelu „Jaskółka", „Skok desanto-

Zima na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego. Foto: Henryk Kucharski

wy", filmy z szybowcowych mistrzostw świata oraz wiele innych filmów i kronik lotniczych. Celem wyświetlania filmów było spopularyzowanie lotnictwa i modelarstwa wśród młodzieży łódzkiej i zainteresowanie jej problematyką lotniczą.

Stanisław Mucha

BIAŁYSTOK

W okresie ferii zimowych Zarząd Wojewódzki ZMW w Białymstoku zorganizował czołowym aktywistom ZMW z terenu województwa białostockiego obozowiska zimowe. Z inicjatywy władz wojewódzkich ZMW z uczestnikami obozowisk spotkali się piloci Aeroklubu Białostockiego. Szef wyszkolenia Jan Jagodzik odbył spotkanie z młodzieżą zgrupowaną w Technikum Mleczarskim w Białymstoku, a szef propagandy Tadeusz Korzonek z nauczycielami szkół przysposobienia rolniczego i szkół podstawowych zgrupowanych w Technikum Rolniczym w Dojlidach. Instruktor spadochronowy Ryszard Ożarowski spotkał się z młodzieżą w lokalu Technikum Mechanizacji Rolnictwa w Supraślu.

Młodzież wysłuchała prelekcji na temat dorobku lotnictwa polskiego i rozwoju lotnictwa światowego, lotów kosmicznych oraz działalności Aeroklubu Białostockiego. Wyświetlono także dokumentalne filmy lotnicze APRL.

W spotkaniach uczestniczyło ponad 360 osób. Postanowiono w ramach współpracy Aeroklubu Białostockiego z Zarządem Wojewódzkim ZMW przeprowadzać nadal podobne imprezy. Jednym z głównych celów tych spotkań jest propagowanie sportu lotniczego nie tylko w szkołach średnich, ale i w szkołach podstawowych oraz klubach na wsi. Zdecydowano przy tym powołać do działalności lotniczej kilkanaście kół lotniczych w środowiskach wiejskich.

Tadeusz Korzonek

Mała
ENCYKLOPEDIA
lotników polskich

Konstanty Semków

PODPUŁKOWNIK lotnictwa, weteran 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa". Urodził się 18 lutego 1923 roku w miejscowości Lubaczów, woj. rzeszowskie. Do 6 roku życia przebywa w wiosce Czaruków na Wołyniu. W 1929 roku rodzice Semkówa przeprowadzają się do Warszawy. Tu Semków rozpoczyna naukę w szkole powszechnej. W 1935 roku rodzice przenoszą się do miejscowości Hubin na Wołyniu, gdzie Semków kontynuuje naukę w szkole powszechnej, a następnie uczy się w gimnazjum w Horochowie. Wybuch wojny w 1939 roku zastaje go wraz z rodzicami w wiosce Czaruków.

W latach 1939—1943 roku przebywa na terytorium Związku Radzieckiego. Wiadomość o formowaniu 1 Dywizji Piechoty im. Tadeusza Kościuszki zastaje Semkówa w Archangielsku, gdzie pracował w charakterze kierowcy-mechanika. W listopadzie 1943 roku Semków wyjeżdża z Archangielska do Sielc nad Oką. W obozie 1 Dywizji Piechoty zjawia się w połowie grudnia 1943 roku. Tu dowiaduje się o 1 polskim pułku lotnictwa myśliwskiego „Warszawa". 20 grudnia 1943 roku zostaje przerzucony samolotem PO-2 z Sielc do Grigoriewskoje. Otrzymuje przydział do II eskadry na stanowisko silnikowego. Po pięciu dniach praktyki w I eskadrze pod nadzorem silnikowego Jana Okulicza (obecnie ppłk pil.) — inżynier II eskadry por. Szafrański przenosi go na stanowisko mechanika samolotu por. Gabisa. W 1 plm „Warszawa" Semków, z zawodu kierowca-mechanik, uważany był za jednego z lepszych mechaników lotniczych. Należał do czołówki technicznej, przygotowującej kolejne lotniska polowe dla pułku. W sierpniu 1944 roku, już na lotnisku polowym Dys pod Lublinem, zachorował na malarię. Po dwutygodniowym leczeniu w radzieckim szpitalu polowym wraca do macierzystej jednostki.

Jako mechanik samolotu por. Gabisa uczestniczy we wszystkich działaniach bojowych 1 plm „Warszawa", od Zadybia Starego poprzez Bydgoszcz, Piłę, Mirosławiec, Barnówko — do podberlińskiego lotniska Methlow. W lutym 1944 roku w Grigoriewskoje awansował do stopnia kaprala, w sierpniu 1944 roku w Zadybiu Starym do stopnia plutonowego. W lutym 1945 roku w Bydgoszczy do stopnia sierżanta. W 1945 roku po powrocie z frontu do stopnia chorążego.

7 maja 1945 roku Semków w czołówce technicznej przylatuje samolotem Li-2 do Bydgoszczy z zadaniem przygotowania lotniska dla powracającego z wojny pułku.

W 1946 roku Semków zostaje zdemobilizowany. Był wtedy w stopniu chorążego na etacie technika klucza. W latach 1946—1948 pracuje w gdyńskim porcie jako kontroler portowy. Od 1948 do 1949 roku pracuje w Polskiej Agencji Drzewnej „PAGED" w Szczecinku. W latach 1949 — 51 pracuje w Wojskowym przedsiębiorstwie Budowlanym w Gdyni jako naczelnik wydziału. W roku 1951 zostaje powołany do zawodowej służby wojskowej z przydziałem do lotnictwa. Aktualnie jest w stopniu podpułkownika. Bierze czynny udział w próbach nowych samolotów; wylatał ponad 878 godzin jako technik kontrolujący prace sprzętu w powietrzu. Jest członkiem zarządu Klubu Byłych Żołnierzy Formacji Lotniczych.

Odznaczenia: Brązowy medal „Zasłużonym na Polu Chwały". — 1944 medal „Za Warszawę" — polski i radziecki, medal „Za Zwycięstwo" — polski i radziecki, medal „Za Odrę, Nysę i Bałtyk" medal Za Berlin" — radziecki — 1945, „Siły Zbrojne w Służbie Ojczyzny" — medal brązowy i srebrny. Srebrny Krzyż Zasługi — 1958, medal „10-lecia Polski Ludowej".

RAJ. KUL.

Konstanty Semków — zdjęcie z 1945 r.

KĄCIK PRZYJACIÓŁ LOTNICTWA

TADEUSZ SZCZEPKOWSKI — Warszawa 34, ulica Powsińska 24/2. — Artysta plastyk. Od wielu lat jest entuzjastą lotnictwa i zbieraczem modeli samolotów wojskowych z I i II wojny światowej, a także konstrukcji współczesnych. Jest posiadaczem kolekcji, która obejmuje 47 modeli samolotów wojskowych różnych krajów (w większości są to modele „Revell" i „Airfix") i daje pewien przegląd konstrukcji historycznych i współczesnych. Pragnie nawiązać kontakty z hobbystami - kolekcjonerami z kraju i zza granicy w celu wzajemnej wymiany modeli i korespondencji na tematy lotnicze. Zna dobrze język niemiecki i angielski. Utrzymuje kontakt z dwoma kolekcjonerami z Francji i USA. Kontakt z korespondentem francuskim nawiązał za pośrednictwem Kącika Przyjaciół Lotnictwa ISKRA. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski".

*

LONGINA GAŁEK — Starachowice, ul. Kochanowskiego 14/1, woj. kieleckie. Ma lat 18. Interesuje się lotnictwem wojskowym i sportowym oraz astronautyką i kosmonautyką. Zbiera znaczki i widokówki lotnicze. Pragnie nawiązać korespondencję z kolegami z kraju i zza granicy. Języki — niemiecki, angielski i rosyjski.

*

CZESŁAW SŁONIOWSKI — Szprotawa, ul. Karola Marksa 37, woj. zielonogórskie PTR. Jest uczniem, ma lat 17. Interesuje się lotnictwem wojskowym i spadochroniarstwem. Jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski". Chciałby bardzo korespondować z lotnikami z kraju i zza granicy.

*

RYSZARD HOFFMANN — Pleszew, ul. Malińska 11, woj. poznańskie. Interesuje się samolotami wojskowymi, pasażerskimi i szybowcami. Chciałby korespondować z kolegą ze Związku Radzieckiego, zamieszkałym w Moskwie, który uczęszcza do VI klasy.

Poczta lotnicza

SZKOLENIE, NAUKA, PRACA

Stanisław Tłustochowicz — Sułków, pow. Włoszczowa, Renata C.Z. z Lublina, Wiesław Woroniecki — Koszalin, Krystyna Zbierska — Bydgoszcz, Jerzy Rynkiewicz — Pilichowo, pow. Szczecin, Stanisław Kozak — Zabierzów, pow. Bochnia, Franciszek Jaszczurowski — Sochaczew, Władysław Krząszcz, Ilona Eliasz — Katowice, Lech Dąbek — Zielona Góra, Henryk Namysł — Wałbrzych. Odpowiadamy kolejno na pytania zawarte w listach do redakcji wymienionych tu naszych czytelników:

— Kandydaci na pilotów każdego rodzaju lotnictwa wstępne szkolenie rozpoczynają w aeroklubach. Innej drogi do lotnictwa nie ma. Pilot musi mieć pełne średnie wykształcenie, stąd też kandydaci na szkolenie lotnicze wywodzą się tylko ze szkół średnich zapewniających maturę. Wykształcenie w zakresie zasadniczej szkoły zawodowej nie wystarcza. Po ZSZ można natomiast ubiegać się o przyjęcie na szkolenie spadochronowe. Dziewczęta mogą rozpocząć szkolenie lotnicze w aeroklubie na tych samych zasadach co chłopcy z tym, że nie przyjmuje się ich do Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Rzadkością są też kobiety latające w pozostałych rodzajach lotnictwa poza sportowym.

— Kandydat na szkolenie lotnicze, jeśli nie ma ukończonych 16 lat, musi uzyskać specjalne zezwolenie na szkolenie z Centralnego Zarządu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji.

— Żołnierze zasadniczej służby wojskowej starający się o przyjęcie do Oficerskiej Szkoły Lotniczej (zakładając, że ma poza sobą szkolenie lotnicze w ramach LPW) musi się zgłosić w tej sprawie z raportem (prośbą) do dowódcy jednostki, w której odbywa służbę. Stopnia wojskowego nie traci się przez fakt wstąpienia do szkoły oficerskiej.

— We wszystkich sprawach związanych z wstąpieniem do szkół oficerskich, podoficerskich i zasadniczej wojskowej służby długoterminowej należy zgłaszać się do najbliższej Komendy WKR lub WKW.

— Mechanik wojskowy urządzeń radiotechnicznych z praktyką w lotnictwie po przejściu do cywila może być zatrudniony np. w PLL LOT czy innej instytucji lotniczej, o ile istnieje zapotrzebowanie na tego rodzaju specjalistów. Radzimy w tej sprawie zwrócić się bezpośrednio do ewentualnego pracodawcy. Na życzenie podajemy adres PLL LOT — Warszawa, ul. Grójecka 17.

— Średnią szkołą techniczną są Lotnicze Zakłady Naukowe — Wrocław, Psie Pole, ul. Kielcowska 43-53. Studia lotnicze odbywać można tylko na Politechnice Warszawskiej (Wydział Mechaniczny, Energetyki i Lotnictwa) i w Wojskowej Akademii Technicznej.

— Świadectwo ukończenia Technicznej Szkoły Wojsk Lotniczych sprzed kilkunastu lat może być obecnie niewystarczające przy ocenie kwalifikacji mechanika lotniczego, głównie z powodu długiej przerwy w wykonywaniu zawodu. Ponadto praca w lotniczych instytucjach cywilnych różni się na ogół od pracy w wojsku (inny sprzęt), stąd też różnego rodzaju przeszkolenia mające na celu przygotowanie nowego pracownika do wykonywania nowej pracy. W zagadnieniach prawnych związanych z uznaniem czy nie uznawaniem świadectw szkolnych nie mamy rozeznania.

UZUPEŁNIAMY SWOJĄ BIBLIOTEKĘ

Jerzy Szopiński — Budowo, k/Złocieńca. Osiedle, bl. 6 m 9, pow. Drawsko Pomorskie odstąpi roczniki „Skrzydlatej Polski" oraz nie ukazującego się już czasopisma „Skrzydła i Motor" z lat 1952—1953.

Marian Wybraniak — Wędkowy, p-ta. Swarożyn, pow. Tczew. Zaległe numery „Skrzydlatej Polski" nabyć można w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO nr 114-6-700041 VII O/M Warszawa.

Janusz Maksymowicz — Kraków. „Wojskowego Przeglądu Lotniczego" nie ma w ogólnodostępnej sprzedaży. Można go natomiast otrzymać drogą prenumeraty na ogólnych zasadach.

W lotniczej KSIĘGARNI

BLISKO NIEBA ● Tadeusz Schiele ● Wydawnictwo „Śląsk", Katowice 1966. Wydanie I, str. 344, cena 28 zł.

Jeszcze jedno wspomnienie myśliwca drugiej wojny światowej, który przeszedł tułaczy szlak żołnierza polskiego: przez przełęcze Tatr do Słowacji, potem do Francji, Anglii, znowu do Francji. Wreszcie powrót do ukochanych gór — Tatr. Tak zamknął się krąg wędrówki, a trwał on blisko sześć lat. Młodziutki pilot, absolwent Szkoły Podchorążych Rezerwy w Sadkowie pod Radomiem, widział i przeżył wiele. Ale nie tylko to stanowi o wartości książki. Schiele umie pisać. Dowiódł tego krótkimi, ale świetnymi urywkami wspomnień w czasopismach i dłuższym opowiadaniem „Spitfire". Była to książka, która przed kilku laty w rekordowym czasie zniknęła z półek księgarskich. Prorokuję, że „Blisko nieba" także — mimo dość wysokiej ceny — nie zagrzeje długo miejsca w księgarniach.

Tajemnica powodzenia książek Schielego jest dość prosta: stuprocentowa autentyka plus łatwość niezwykle plastycznego opisu i duża szczerość. Nie chodzi tu nawet o niejednokrotnie podkreślane przeżycia strachu pilota, który przecież miał za sobą zestrzelenia myśliwców niemieckich i przeszło dwie setki lotów bojowych. Schiele ośmiela się napisać co czuł, „gdy zamilkły silniki". Tak bezpośrednie wyznanie lotnika, który nagle z końcem wojny jakby na pewien czas stracił rację bytu, czytałem dotychczas tylko raz — w książce (tłumaczonej na polski) najlepszego francuskiego pilota drugiej wojny światowej Pierre Closstermana.

Jeszcze jedna zaleta książki Schielego to dobre zaobserwowanie typów mieszkańców Wielkiej Brytanii i ich reakcji na przeżycia wojenne. Autor świetnie opisuje kolegów z dywizjonu. Pod koniec książki czujemy już prawdziwą sympatię do hultajskiej czwórki: Tadka, Wacka, Jurka i Jaśka. Wiemy, że byli to piloci z krwi i kości. Walczyli świetnie, choć nigdy nie mówili o Ojczyźnie i honorze. „Natychmiastowe zawrócenie po samotną maszynę" — pisze autor — „o której myśleliśmy, że zginęła w walce, najlepiej świadczyło o solidarności dywizjonu. Powiedzenie — jeden za wszystkich, wszyscy za jednego — przestało u nas już dawno być frazesem. Słów „poświęcenie", „braterstwo", „honor", „bohaterstwo" — jak wojna wojną, a piloci pilotami, nikt nigdy nie słyszał ani ich nie wypowiedział. A przecież nierozerwalnie kierowały one naszymi poczynaniami, stanowiły sens walki i życia, własnym życiem były okupywane."

Piloci ci umieli się też bawić i wygłupiać jak smarkacze, a nie poważni oficerowie RAF. Cóż — było to właściwie pokolenie bez młodości. W czasie gdy inne, szczęśliwsze roczniki normalnie studiowały na wyższych uczelniach, bawiły się i flirtowały, rówieśnicy Schielego spędzali czas na lotach bojowych i niewymyślnych zabawach. Takie były prawa wojny dla tych młodych pilotów myśliwskich, którzy w tym właśnie czasie osiągali pełnoletność.

Autor złożył należny hołd wspaniałej postaci dowódcy dywizjonu krakowskiego (a później Skrzydła) mjr. pil. Marianowi Pisarkowi. To była bez najmniejszej przesady wspaniała postać: świetny pilot, doskonały dowódca, prawdziwy kolega tak na ziemi jak i w powietrzu. I do tego sylwetka skończenie pięknego fizycznie młodzieńca. Opis lotu razem z Pisarkiem, kiedy to autor książki nie tylko odbył swój chrzest bojowy, ale i miał zwycięstwo (Rozdział IV. Siedem gwiazd), należy do najlepszych partii wspomnień. Świetnie też scharakteryzowany został ofermowaty i niedbały na ziemi, a świetny i precyzyjny w powietrzu por. pil. Tadeusz Stabrowski (Rozdział VI. Polowania). Tak Pisarek, jak Stabrowski zginęli w walce.

Korekta książki, na ogół dobra, przepuściła błąd w wyrażeniu angielskim. Naszywki wojskowe to „stripes" a nie „straipsy" (str. 53). Fotografie dobrze uzupełniają treść opowiadania.

Udaną obwolutę i okładkę projektował Andrzej Czeczot.

J. KOWNACKI

ROZWIĄZANIE „KRZYŻÓWKI ŚWIĄTECZNEJ" z nru 52 „SP" z dnia 25 grudnia 1966 r.

HASŁO: „DOSIEGO ROKU MILI CZYTELNICY"

POZIOMO: 3 — załoga, 4 — Leszno, 6 — woda, 8 — „Bies", 10 — Dankowski, 12 — arbiter, 13 — Ostwald, 14 — rtęć, 15 — ergi, 16 — RWD, 17 — SOS, 18 — wrak, 20 — szew, 21 — korozja, 24 — Mikojan, 25 — Adam Witek, 26 — zero, 27 — cele, 28 — tellur, 29 — „Wiraże".

PIONOWO: 1 — „Komar", 2 — uszko, 3 — zamieć, 5 — obuwie, 6 — wiatrowskaz, 7 — „Łoś", 9 — sędziowanie, 10 — derywacja, 11 — iskrownik, 19 — kłopot, 20 — Słońce, 22 — Adela, 23 — Ewa, 24 — metry.

Nagrody wylosowali:

— **aparat fotograficzny** — Marian Ziółkowski — Wrocław, ul. Kołłątaja 22 m 2a;

— **modele plastykowe:** Alicja Podsiedlik — Płonki, ul. Świerczewskiego 6 m 1, pow. Kozienice; Andrzej Gołębiowski — Białystok, ul. Nowowarszawska 48 m 1; Halina Niemcowa — Ostrowiec Świętokrzyski, ul. Traugutta 18 m 11; Romuald Sidak — Wrocław, ul. Dobra 10 m 5; Janusz Banaszczyk — Komprachcice k.Opola;

— książki: Janusz Zdański — Złoty Potok, p-ta Janów, pow. Częstochowa; Wanda Nowakowska — Sochaczew, ul. Chopina 38 m 2; Zofia Małkiewicz — p-ta Jednorożec, pow. Przasnysz, woj. warszawskie; Paweł Chudobiński — Sulejów, ul. Taraszczyńska 63a; Marian Nowak — Lublin, ul. Krańcowa 102 m 1; Stanisław Jaworski — Matyldów, p-ta Rybno, pow. Sochaczew; Marek Barański — Olsztyn, Aleja Wojska Polskiego 17; Witold Maślankowski — Bydgoszcz, ul. 24 Stycznia 41 m 8; Stanisław Straszkiewicz — Lubsko, ul. Dąbrowskiego 1, woj. zielonogórskie; Wojciech Jakubowski — Nowe Miasto n.Pilicą, woj. łódzkie.

KSIĄŻKI DO TWOJEJ BIBLIOTEKI

Andrzej Moldenhawer ● PODUSZKOWCE ● Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1967, str. 262, cena 35 zł.

W książce omówiono teorię poduszki powietrznej, charakterystyczne cechy pojazdów na poduszce powietrznej oraz zagadnienia konstrukcyjne i ekonomiczne w porównaniu z innymi środkami transportu. Ponadto w książce dokonano przeglądu światowych konstrukcji poduszkowców powstałych do 1963 r., a także zamierzeń różnych wytwórni na najbliższe lata. Książka przeznaczona jest dla inżynierów i techników zajmujących się zagadnieniami motoryzacji i komunikacji oraz osób interesujących się postępem technicznym.

● Andrzej Pazio i Jan Winczo. ZASADY PILOTAŻU, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1966, str. 206, cena 18 zł.

Książka zawiera cały materiał dotyczący nauki podstawowego pilotażu szybowcowego. Omówiono w niej wszystkie podstawowe elementy lotu szybowcowego oraz akrobację podstawową. Praca przeznaczona jest dla kandydatów na pilotów szybowcowych i instruktorów szybowcowych, zrzeszonych w aeroklubach regionalnych oraz dla członków drużyn lotniczych ZHP.

WKŁ

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Federation Aeronautique Internationale—FAI

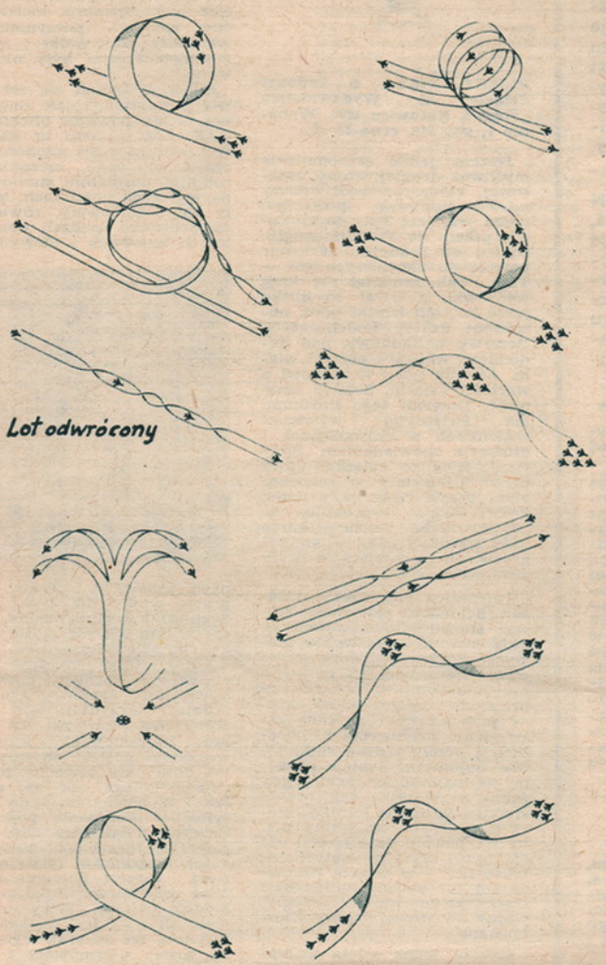
Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 8. **Telefon: 27-33-78**

Redaguje Zespół: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ.

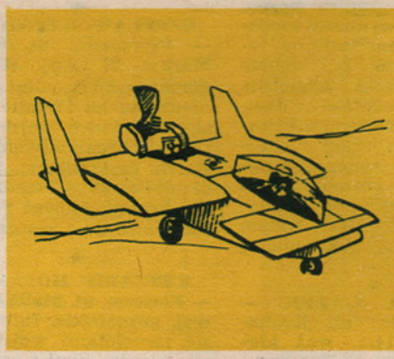
Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 572 T-57

RAKIETĄ PO ŚWIECIE



AKROBACJA ZESPOŁOWA

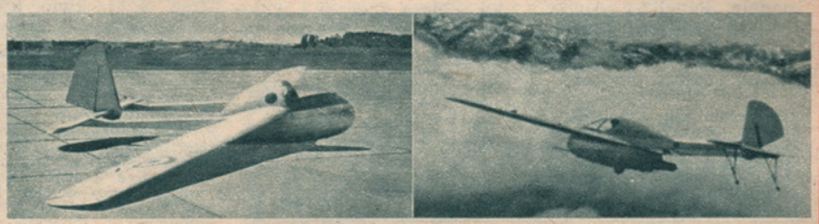
Z podziwem oglądamy z okazji pokazów lotniczych piękne wiązanki akrobacyjne w wykonaniu zespołu naszych pilotów wojskowych na samolotach odrzutowych. Obecnie podajemy dla porównania 11 najefektowniejszych figur z programu reprezentacyjnego zespołu akrobacyjnego lotnictwa USA — zespołu „Thunderbirds". Zespół składa się z 8 samolotów F-100 „Super Sabre" i występował na wielu pokazach międzynarodowych, także w Europie (m. in na Salonie w Paryżu).



NAJMNIEJSZY SAMOLOT ŚWIATA!

W jednym z numerów „SP" z ub. r. zamieściliśmy zdjęcie oryginalnej 1-miejscowej „kaczki" „Pea Pod", konstrukcji Terrence O'Neill. Obecnie możemy podać bliższe dane tego samolotu. Rozpiętość — 2,12 m, długość — 2,74 m, ciężar własny (max.) — 245 kG, prędkość max. — 290 km/h, prędkość lądowania — 113 km/h. Silnik tłokowy Mc Culloch 0-100 o mocy 72 KM. Drewniane stałe śmigło 2-łopatowe. Konstrukcja — sklejka z wypełniaczem piankowym. Pilot leży na brzuchu, z głową osłoniętą owiewką. Dotychczas „Pea Pod" przeszedł próby kołowania lecz jeszcze nie wykonał lotu. Gdy to nastąpi będzie on najmniejszym samolotem świata.

MOTOSZYBOWIEC WYSOKOŚCIOWY



Włoski inżynier A. Mantelli opracował wersję swego szybowca dwukadłubowego AM-12 (z lewej) z silnikiem turboodrzutowym o ciągu 160 kG. Motoszybowiec AM-12 „Palas" (z prawej) uzyskał podczas prób wysokość lotu 13 000 m. Ma on służyć do badań możliwości lotów szybowcowych u podnóża stratosfery. Wsporniki pod usterzeniem ułatwiają samodzielny start.

VICTA „AIRCRUISER-210"

Nowy australijski 4-miejscowy samolot turystyczny z silnikiem Continental IO-36 D (210 KM). Prędkość przelotowa — 274 km/h na wysokości 2 000 m. Prędkość max. — 391 km/h. Zamówiono 75 maszyn. Samolot kończy próby państwowe i niebawem rozpoczną się jego dostawy. Głównym konstruktorem zakładów Victa jest Polak inż. Henryk K. Millicer. Rozbieg i dobieg na trawie — 182 m. Konstrukcja metalowa.

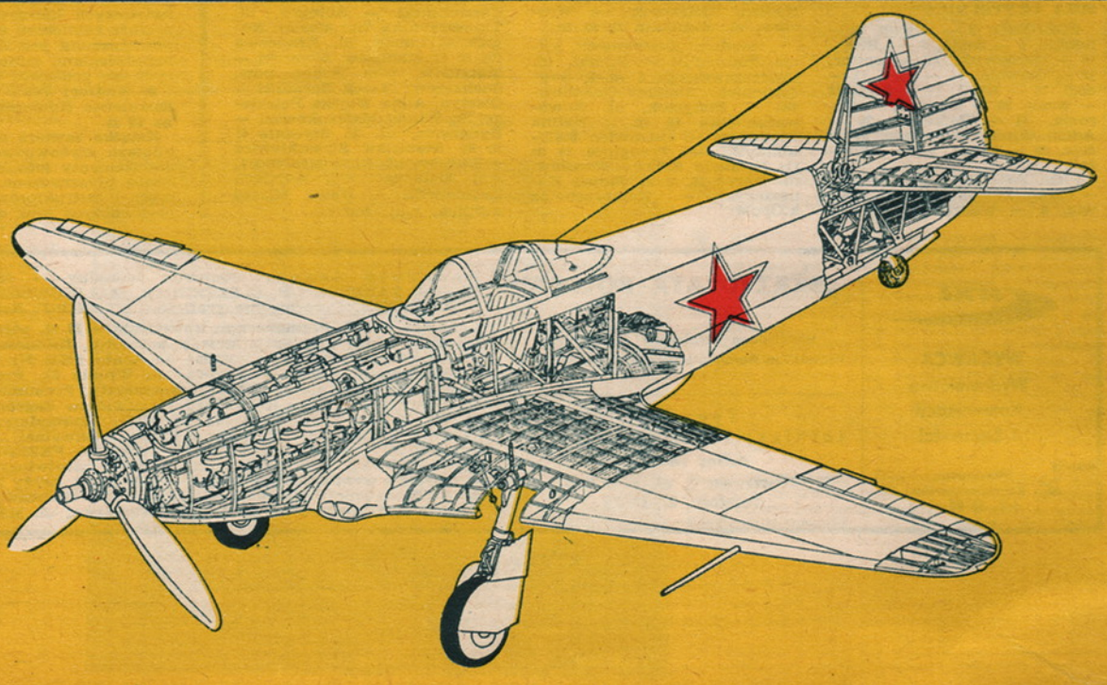
MÓZG RAKIETY

Tak wygląda zespół do nawigacji bezwładnościowej Honeywell kosmicznej rakiety nośnej „Centaur". Zespół składa się z 3 żyroskopów i 3 przyspieszeniomierzy. Zespół ten stanowi podstawowy człon pilota automatycznego rakiety, która m. in. wyniosła sondę „Surveyor".

SAMOLOT MYŚLIWSKI JAK-3

Nasz przekrój perspektywiczny przedstawia jeden z najsłynniejszych myśliwców II wojny światowej — radziecki samolot Jak-3. Walczyli na nim m. in. piloci francuscy z eskadry „Normandie-Niemen"; był też używany w lotnictwie wojskowym PRL.

Rozpiętość — 9,2 m, długość — 8,49 m, wysokość — 2,4 m, pow. nośna — 14,9 m². Ciężar całkowity — 2 860 kG, prędkość max. — 648 km/h (3 000 m), 658 km/h (3 500 m). Czas wznoszenia na 5 000 m — 4,3 min. Pułap — 10 800 m. Zasięg — 670 do 815 km. Silnik WK—105PF (1 250 KM). Następna wersja z silnikiem WK-107A (1 700 KM) rozwijała prędkość 720 km/h na wys. 5 750 m. Uzbrojenie: 1 działko 20 mm strzelające przez wał śmigła oraz 2 k. masz. 12,7 mm umieszczone nad silnikiem. Samolot 1-miejscowy, z wciąganym podwoziem, konstrukcji mieszanej. Używany w walkach z hitlerowcami od 1943 r. Wielkie dostawy Jaków-3 na front rozpoczęły się wiosną 1944 r.



LOT
NOWINY

Nr 61 ● LUTY 1967

POLSKIE LINIE LOTNICZE „LOT"

5 LAT „LOT NOWIN"

„LOT Nowiny" skończyły już pięć lat. Niniejszym numerem, sześćdziesiątym pierwszym z kolei, rozpoczynamy szósty rok wydawania comiesięcznej wkładki PLL LOT do tygodnika „Skrzydlata Polska". Z tej okazji pragniemy serdecznie podziękować całemu Zespołowi „Skrzydlatej" – za miłą i cenną dla nas współpracę, a pracownikom technicznym Redakcji (w szczególności Paniom Korektorkom) oraz Drukarzom z „Domu Słowa Polskiego" – za Ich starania i trud, by „LOT Nowiny" prezentowały się jak najlepiej. Jesteśmy wdzięczni naszym Czytelnikom za uwagę i bardzo prosimy o Wasze życzenia: jakie tematy chcielibyście znaleźć na łamach „LOT Nowin", co Was w działalności PLL LOT ciekawi najbardziej, jak oceniacie zdjęcia i układ graficzny wkładki? W miarę możności będziemy starali się zrealizować Wasze postulaty.

1967 – Międzynarodowy Rok Turystyki.
Turystyka – Paszportem Pokoju.

ROK TURYSTYKI

NA Plenarnym posiedzeniu Głównego Komitetu Kultury Fizycznej i Turystyki poddano ocenie dotychczasowe wyniki rozwoju ruchu turystycznego — krajowego i zagranicznego. W ciągu ubiegłego roku przybyło do Polski blisko 1 200 tysięcy turystów zagranicznych, w tym ponad 200 tysięcy przyjechało z krajów zachodnich. Ciekawie przedstawia się porównanie z rokiem 1965. Oto okazuje się, że w ub. r. gościliśmy o 39,5 procent więcej Szwedów i o 27,5 procent więcej Duńczyków. Najliczniej odwiedzali nas jednak Francuzi — 37 267 osób, Anglicy — 26 372 oraz obywatele USA — prawie 20 000. Natomiast z krajów socjalistycznych przybyło do nas 333 tys. Niemców, 285 tys. Czechosłowaków, 150 tys. obywateli ZSRR, 96 tys. Węgrów i tylko 6 774 Rumunów. Z Polski wyjechało za granicę na wypoczynek około 790 tys. obywateli, głównie do Czechosłowacji (242 000), NRD (145 000), ZSRR (108 000), na Węgry (107 000), a także do Bułgarii, Jugosławii i Rumunii. 12 tys. Polaków odwiedziło Anglię, 13,5 tys. — Francję i 9 tys. kraje skandynawskie.

W roku bieżącym jeszcze bardziej wzrośnie krajowy i zagraniczny ruch turystyczny. Przewiduje się, że przybędzie do nas o 13 procent więcej cudzoziemców, o 10 proc. wzrośnie ilość wyjeżdżających Polaków. Atrakcyjność Polski jako kraju międzynarodowej turystyki zwiększa się bowiem z roku na rok.

Warto przy tym pamiętać, że w rozwoju ruchu turystycznego mają duży udział Polskie Linie Lotnicze LOT. Coraz więcej turystów krajowych i zagranicznych wybiera bowiem szybką i wygodną komunikację powietrzną. Dość tylko wspomnieć o bezpośrednich połączeniach specjalnych LOT-u z Warszawy do krajów południowej Europy; również większość zbiorowych wycieczek z państw zachodnich korzysta z polskich samolotów. Współczesny człowiek ceni sobie bowiem czas i wygodne warunki podróży.

Polskie biura turystyki w ścisłej współpracy z PLL LOT propagują ostatnio wycieczki do Polski samolotami czarterowanymi. I tak na przykład z krajów Europy zachodniej będzie można przez Berlin dotrzeć bezpośrednio do Krakowa, a stąd wygodnym autokarem do Zakopanego. Podobnie turyści angielscy, pragnący spędzić wczasy w Międzyzdrojach lub Kudowie, będą mogli skorzystać z rejsów specjalnych LOT-u na trasie Londyn — Bruksela — Poznań. W krajach skandynawskich z dużym zainteresowaniem przyjęto propozycję ORBISU organizowania bezpośrednich wycieczek lotniczych na przedstawienia w Teatrze Wielkim Opery i Baletu w Warszawie.

Zadania roku 1967 nie są łatwe. Wymagać od nas będą maksymalnego wysiłku, zwłaszcza w okresie tak zwanego letniego szczytu przewozowego, do którego już teraz musimy się odpowiednio przygotować.

ZIMA NA LOTNISKU

Mimo trudnych warunków atmosferycznych, samoloty PLL LOT są starannie i na czas przygotowane do krajowych i zagranicznych rejsów. O trudnej pracy służby technicznej, mechaników i pracowników startu PLL LOT na warszawskim Okęciu opowiada nasz fotoreportaż wewnątrz numeru.

WAKACJE W POLSCE

Coraz więcej zagranicznych turystów korzysta z uroków polskiej zimy. Szczególnym powodzeniem cieszy się Podhale, ściągając ku sobie miłośników piękna natury oraz interesującego folkloru.

I tak 23 grudnia ubiegłego roku przybyła do Polski grupa 63 turystów francuskich z Zakładów Lotniczych „Nord Aviation". Podróż na trasie z Paryża do Warszawy i dalej do Krakowa odbyli oni na pokładach samolotów LOT-u. Po zwiedzeniu zabytków dawnej stolicy Polski, Francuzi pojechali pociągiem do Zakopanego, by tam spędzić zimowe wakacje. Warto podkreślić, że w grupie było kilkoro dzieci. Dla niektórych osób są to już drugie zimowe wakacje spędzane w Polsce. Kierowniczką grupy była pani Wanda Chauveau, pasjonująca się sztuką ludową Podhala.

Inż. Kazimierz Szumielewicz, p.o. kierownika Działu Szkolenia PLL LOT, prezentuje zaproszonym gościom roczny plan kursów kwalifikacyjnych.

W Ośrodku Szkoleniowym PLL LOT

NA warszawskim Okęciu oddane zostały do użytku nowe pomieszczenia Ośrodka Szkoleniowego PLL LOT. Są to cztery w pełni wyposażone sale wykładowe. W specjalnych gablotach zgromadzono tu wiele pomocy naukowych, w szczególności z zakresu aparatury i przyrządów pokładowych, radiotechniki, mechaniki i wielu innych dziedzin wiedzy lotniczej.

Stały rozwój naszego przedsiębiorstwa stwarza konieczność szkolenia nowych kadr fachowców, a także podnoszenia kwalifikacji pracowników rozmaitych służb PLL LOT. Każdego roku organizuje się więc kilkadziesiąt kursów szkoleniowych, na które uczęszcza około 850 osób. Warto przy tym pamiętać, że w planie pięcioletnim ma powstać specjalny Ośrodek Szkoleniowy PLL LOT.

Na ścianach liczne wykresy i tablice, w gablotach części wyposażenia samolotów.

Na otwarcie nowych pomieszczeń Ośrodka Szkoleniowego PLL LOT przybyli m. in. I sekretarz KD PZPR Warszawa Ochota, tow. Maria Mielczarek oraz sekretarz propagandy KD PZPR, tow. Stefan Nowak.

Pani Magda Ardeleanu-Constantinescu (na zdjęciu z lewej), znana rumuńska plastyczka, uczestniczyła w I Międzynarodowym Biennale Plakatu w Warszawie w roku ubiegłym. Zdobyła ona nagrodę Polskich Linii Lotniczych LOT za najlepszy plakat o tematyce turystycznej. Bukareszteński reprezentant LOTu, p. Stefan Widelski wręczył pani Ardeleanu-Constantinescu nagrodę LOTu — bilet lotniczy na trasę Warszawa — Berlin — Zurych — Paryż — Berlin — Warszawa. Serdecznie gratulujemy.

●

Na dorocznych targach w Kopenhadze czynne było polskie stoisko informacji turystycznej, nad którym objęła patronat miejscowa placówka LOTu. Dla zwiedzających Targi zorganizowana została specjalna ankieta-konkurs z pytaniami na temat Polski. Autorzy wylosowanych, prawidłowych odpowiedzi otrzymali cenne upominki.

Na zdjęciu u dołu: komisyjne złożenie ankiet oraz moment losowania.

TWÓRCY LOTOWSKICH MUNDURÓW

ODWIEDZILIŚMY ostatnio zakład krawiecki nr. 171, należący do stołecznego Wojskowego Przedsiębiorstwa Handlowego. To właśnie tutaj powstają błękitne mundury pracowników LOTu: zimowe z gabardiny oraz letnie z tropiku. Tutejsi krawcy mają w tej dziedzinie bogate doświadczenie, dla samego tylko LOTu pracują już od 1960 roku, szyjąc po 600 kompletów rocznie. Wykonują także specjalne kurtki futrzane dla pracowników startu oraz płaszcze letnie i zimowe.

Kierowniczką zakładu jest p. Dorota Majblat, krojczymi — Roman Brzozowski i Władysław Strzyżewski. Z satysfakcją podkreślają korzystne zmiany w umundurowaniu pracowników LOT-u.

Obecnie szyje się wyłącznie jednorzędówki, spodnie bez mankietów, insygnia na rękawach są znacznie mniejsze, a przez to elegantsze, blaszane guziki zastąpiono plastykowymi. LOT-owskie mundury są naprawdę modne i praktyczne w noszeniu.

ZIMA NA LOTNISKU

PRZYSPARZA nam ona wiele trudnych problemów, kłopotów, dodatkowych obowiązków. Kaprysy zimowej pogody dają się we znaki szczególnie służbie technicznej, mechanikom i pracownikom startu PLL LOT. Bez względu na mróz, deszcze czy śnieg samoloty muszą być na czas przygotowane do lotu. Trzeba zbadać sprawność silników, podwozia i aparatury pokładowej. Najgorsze są jednak nagłe zmiany pogody, gdy na przykład po deszczu chwyci silny mróz. Powierzchnię samolotów pokrywa wtedy warstwa lodu i trzeba wiele mozolnej pracy, aby ją usunąć.

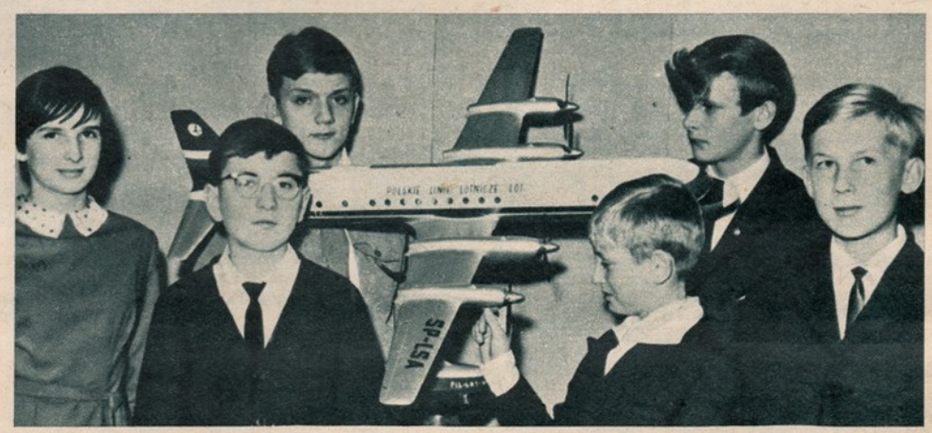
Niełatwa i odpowiedzialna jest praca mechaników startowych LOT-u, którzy bez względu na pogodę pełnią na trzy zmiany służbę na lotnisku, gotowi w każdej chwili do zaopiekowania się przybywającym z rejsu samolotem. Na szczęście baza techniczna naszego przedsiębiorstwa wzbogaca się z roku na rok. Nowoczesne urządzenia do przeglądu silników, podwozia, płatów i aparatury pokładowej, znacznie ułatwiają trudną pracę służby technicznej PLL LOT.

LOTNICZY TELETURNIEJ

SETKI młodzieży szkolnej oraz zrzeszonej w aeroklubach, wzięły udział w eliminacjach do finałowego teleturnieju pod nazwą „50 lat lotnictwa polskiego". Zadanie nie było łatwe — w ciągu półwiecza nasze wojskowe i cywilne lotnictwo odniosło bowiem wiele znakomitych sukcesów. Znane są w świecie osiągnięcia polskich szybowników, nasi piloci pomagają rolnictwu wielu krajów, skrzydlate „karetki ratunkowe" niosą pomoc chorym i ofiarom wypadków. Trzeba było więc spamiętać setki nazwisk, wydarzeń, również z okresu wojny światowej, znać historię polskiego lotnictwa komunikacyjnego.

Eliminacje strefowe odbywały się w sześciu aeroklubach, następnie zwycięzcy przyjechali do Warszawy, by przed kamerami TV walczyć o jak najlepsze miejsca w teleturnieju. W jury zasiedli — komendant dęblińskiej Szkoły Orląt — płk pilot Józef Kowalski, naczelny redaktor „Skrzydlatej Polski" — mgr Jerzy R. Konieczny, przedstawiciel Inspektoratu Lotnictwa — mjr mgr Izydor Koliński oraz kapitan statku powietrznego PLL LOT — Florian Kortus.

Pierwsze miejsce zajął Stanisław Niewiadomski z Katowic, drugie — Andrzej Kałamaga z Buska Zdroju, trzecie — Mirosława Kowalska z Inowrocławia, czwarte — Andrzej Ratusiński z Mielca, piąte — Sławomir Lubczyński z Płocka oraz szóste — Krzysztof Jasiński z Zielonej Góry. Wszyscy uczestnicy warszawskiego teleturnieju otrzymali cenne nagrody, które wręczały stewardessy — Grażyna Kowalczyk i Eulalia Szeląg. Nagrodę ufundowaną przez PLL LOT — przeloty na liniach krajowych dla dwóch osób — zdobył najmłodszy uczestnik finału, 10-letni Sławek Lubczyński.



Pamiątkowe zdjęcie szóstki finalistów przy modelu LOT-owskiego Iła-18.

W jury teleturnieju zasiedli znawcy historii lotnictwa polskiego (wyżej). Na wszystkich uczestników finałowych rozgrywek teleturnieju oczekiwały cenne nagrody, w tym również ufundowane przez PLL LOT (niżej).

Trzeba znać nie tylko historię, również samolotowe instrumenty pokładowe.

Krojczy Roman Brzozowski. Ostatni rzut oka, zaznaczenie drobnej poprawki i mundur powędruje do kapitana statku powietrznego (zdjęcie po lewej).

Na ciemnogranatowym suknie powstają LOT-owskie insygnia haftowane przez Halinę Skiruchę (zdjęcie po prawej).

Marynarka musi być starannie dopasowana. Krojczy Władysław Strzyżewski w czasie przymiarki (zdjęcie pierwsze od prawej).

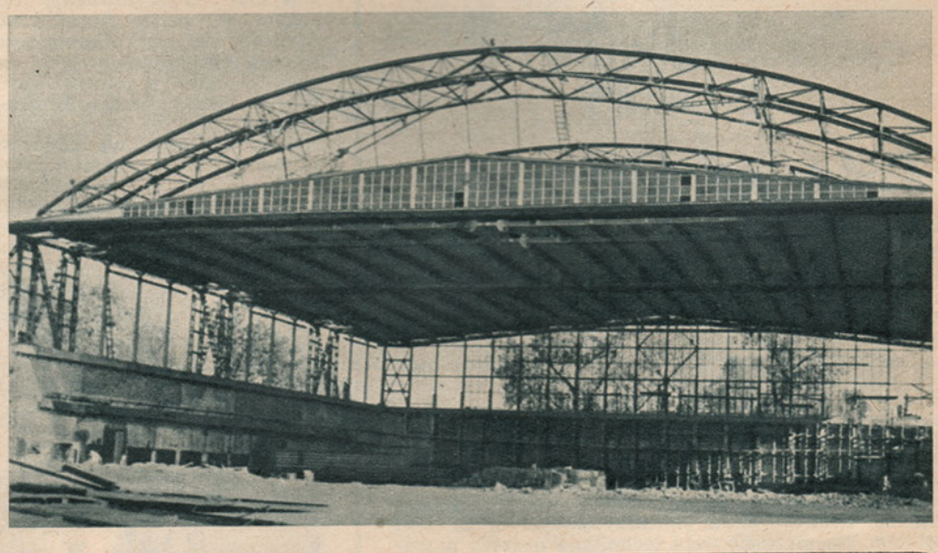
Pani A. Chojnacka przybyła do Polski na urlop z dalekiej Kalifornii. W Europie korzystała wyłącznie z połączeń LOTu. „Nie tylko ze względów patriotycznych — śmieje się p. Chojnacka, — podróże na pokładach LOT-owskich samolotów są zawsze szybkie i wygodne, a posiłki naprawdę smaczne".

Długa jest lista towarów przewożonych przez PLL LOT. Z szybkich samolotów Il-18 korzystają eksporterzy łatwo psujących się owoców i warzyw, drogą powietrzną wysyłane są zwierzęta, a także cenne wyroby przemysłowe. Między innymi Centrala Handlu Zagranicznego „Skórimpex" wysyła samolotami LOTu na londyńską aukcję znaczne ilości skórek lisich. Inna Centrala zaopatruje moskiewskich klientów w świeże kwiaty, które po krótkiej podróży LOTowskim Iłem-18 równie pięknie wyglądają jak w Warszawie.
Na naszym zdjęciu transport pilnych przesyłek w czasie załadunku do wnętrza Iła-18.

PRÓBA UDANA

Wzrost ilości oraz modernizacja sprzętu latającego PLL LOT powodują konieczność rozbudowy bazy technicznej na warszawskim lotnisku Okęcie. Między innymi trwają tu intensywne prace nad podniesieniem stropu hangaru nr 1 o cztery metry. Jest to jednocześnie pierwsza udana próba zastosowania nowej metody podnoszenia ciężkich stropów bez demontażu ich konstrukcji. Opracowało ją Biuro Projektów „Mostostalu", obsługę geodezyjną zapewnił „Geoprojekt", a roboty wykonują fachowcy z PRK-7.

W hangarze nr 1 mieścić się będzie nowoczesna malarnia samolotów. Dzięki podniesieniu stropu — do wnętrza wprowadzane będą nawet samoloty Il-18.



Pan Edward J. Corwin, wicedyrektor „IBM World Trade Europe Corporation", korzystał w swej podróży po Polsce z połączeń LOT-u. „Jestem bardzo zadowolony — powiedział p. Corwin — z szybkiej i wygodnej komunikacji lotniczej w Polsce. Dzięki niej zaoszczędziłem wiele czasu". (Zdjęcie po lewej)

NOTATNIK „LOTU"

W dniach 5, 7, 8 i 9 marca Spółdzielnia Turystyczno Wypoczynkowa „Gromada" organizuje wycieczki lotnicze na Międzynarodowe Targi Wiosenne w Lipsku. W programie przewidziano również zwiedzanie muzeum Georgi Dymitrowa. Czas trwania wycieczki — 5 dni, koszt — 2 090 zł, podróż — wygodnymi samolotami.

★

Tradycyjnym zwyczajem również i w tym roku ukazały się kalendarzyki LOTu. Szczególnym powodzeniem cieszą się praktyczne kalendarzyki tabliczkowe, które — poza całorocznym calendarium i warszawskimi telefonami LOTu — ozdobione są barwną reprodukcją znanego plakatu z chłopcem (powyżej).

★

Od kwietnia do października br. organizowane będą lotnicze wycieczki z Warszawy do Pragi i Budapesztu. Koszt — 2 550 zł, czas trwania — 6 dni, zgłoszenia przyjmuje Biuro Turystyki Zagranicznej STW „Turysta". Przelot samolotami LOTu.

★

Samolotami PLL LOT można się będzie także wybrać do znanej miejscowości nad Adriatykiem — Tucepi koło Makarskiej. Organizuje je od maja do października BTZ „Turysta". Cena — 7 500 zł, czas trwania — 15 dni.

Pani Adelbert Brown z Kalifornii jest również bardzo zadowolona z podróży na pokładzie LOT-owskiego samolotu typu An-24 z Poznania do Warszawy. „Leciało się bardzo przyjemnie, szkoda, że tak krótko."

Zdjęcia w numerze: Marian Kobrzyński oraz Archiwum PLL LOT

ROZMOWY NA LOTNISKU

DRUH Stanisław Niewiadomski liczy sobie zaledwie 15 lat, a już zdołał opanować bogatą wiedzę z dziedziny lotnictwa wojskowego, gospodarczego, sanitarnego, sportowego i komunikacyjnego. Dzięki temu udało mu się szczęśliwie, choć nie bez trudu, przebrnąć przez eliminacje w Aeroklubie Śląskim i przez finałowe rozgrywki teleturnieju. Pierwsze miejsce w tej trudnej imprezie to duży sukces.

— Lotnictwem zainteresowałem się dopiero przed rokiem — mówi druh Niewiadomski. — Zacząłem może nieco inaczej niż moi rówieśnicy, bo od razu od latania. Zaprosił mnie kiedyś jeden z pilotów na lotnisko i zaproponował lot na szybowcu. To było naprawdę wielkie przeżycie. Potem postanowiłem bliżej i bardziej starannie zapoznać się z problematyką lotniczą. Ułatwia mi to fakt, że pełnię funkcję drużynowego harcerskiej drużyny lotniczej w Katowicach. Na naszych zbiórkach poznajemy zasady nawigacji, zagadnienia meteorologiczne, aparaturę pokładową, konstrukcję samolotów. Zapraszamy też do siebie ciekawych ludzi — lotników, mechaników, nawigatorów, skoczków spadochronowych.

Bardzo interesujemy się lotnictwem komunikacyjnym. Naszym prawdziwym „beniaminkiem" jest LOT. Gromadzimy więc zdjęcia, prospekty, rozkłady lotów, studiujemy historię rozwoju naszych linii lotniczych. Mamy nadzieję, że w izbie harcerskiej uda nam się zorganizować specjalny kącik poświęcony LOTowi. Chcielibyśmy także zaprosić do Katowic któregoś z pilotów, latających na liniach zagranicznych.

Życzymy LOT-owi jak największych sukcesów, nowych linii, szybkich odrzutowców.

Stanisław Niewiadomski otrzymuje pierwszą nagrodę z rąk stewardessy LOT-u — Eulalii Szeląg.

Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wewn. 44. Redaktor: JERZY WOYDYŁŁO. Wkładka do numeru 6(813) z dnia 5 lutego 1967 roku „Skrzydlatej Polski".